

## CONTENIDO

### Iniciativas

- 4** Que adiciona un párrafo tercero al artículo 16 de la Ley de Desarrollo Rural Sustentable, a cargo del diputado Ulises Mejía Haro, del Grupo Parlamentario de Morena
- 6** Que reforma las fracciones II y VII del artículo 38 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, a cargo de la diputada María Teresa Ealy Díaz, del Grupo Parlamentario de Morena
- 9** Que adiciona dos fracciones al artículo 60 de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, a cargo del diputado José Armando Fernández Samaniego, del Grupo Parlamentario de Morena
- 13** Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Salud, en materia de muerte digna, a cargo del diputado Carlos Alonso Castillo Pérez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 16** Que adiciona un último párrafo al artículo 31 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para evitar que evasores de impuestos puedan ser candidatos a un cargo de elección popular o funcionarios públicos, a cargo del diputado Agustín Alonso Gutiérrez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 19** Que reforma la fracción VII del artículo 30 de la Ley General de Educación, a cargo de la diputada Bertha Osorio Ferral, del Grupo Parlamentario de Morena
- 23** Que adiciona el párrafo segundo a la fracción XXI del artículo 30 de la Ley General de Educación, a cargo de la diputada Bertha Osorio Ferral, del Grupo Parlamentario de Morena
- 28** Que reforma y adiciona diversas disposiciones a la Ley General en Materia de Delitos Electorales, a cargo del diputado Francisco Adrián Castillo Morales, del Grupo Parlamentario de Morena
- 33** Que reforma y adiciona la fracción IX al artículo 82 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia elegibilidad, a cargo de la diputada Flor de María Esponda Torres, del Grupo Parlamentario de Morena

**Pase a la página 2**

## Anexo II-1

**Martes 14 de octubre**

- 36** Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley Federal de Protección al Consumidor, en materia de publicidad engañosa ambiental, a cargo de la diputada Alejandra Chedraui Peralta, del Grupo Parlamentario de Morena
- 43** Que reforma el artículo 151 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, a cargo del diputado Juan Ángel Bautista Bravo, del Grupo Parlamentario de Morena
- 49** Que adiciona el párrafo segundo a la fracción I del artículo 64 de la Ley General de Educación, a cargo de la diputada Bertha Osorio Ferral, del Grupo Parlamentario de Morena
- 53** Que adiciona un artículo 266 Quáter del Código Penal Federal, a cargo de la diputada María Teresa Ealy Díaz, del Grupo Parlamentario de Morena
- 56** Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Minería, en materia de aprovechamiento sustentable del litio, suscrita por las diputadas Rocío Adriana Abreu Artiñano y Maiella Martha Gabriela Gómez Maldonado, del Grupo Parlamentario de Morena
- 60** Que reforma la fracción VIII del artículo 30 de la Ley General de Educación, a cargo de la diputada Sandra Beatriz González Pérez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 64** Que adiciona las fracciones XIII a XVII al artículo 73 de la Ley General de Salud, a cargo de la diputada María Teresa Ealy Díaz, del Grupo Parlamentario de Morena
- 67** Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 73** Que adiciona el artículo 50 Bis de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, en materia de salvaguardar su vida al transitar por las carreteras del país, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 79** Que adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Salud, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 84** Que adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena

- 90** Que reforma la fracción VIII del artículo 208 de la Ley del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado, en materia de salvaguardar la vida de los trabajadores del estado que transitan por las carreteras del país, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 96** Que reforma la fracción IX del artículo 251 de la Ley del Seguro Social, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 101** Que adiciona diversas disposiciones de la Ley Federal del Trabajo, en materia de salvaguardar la vida de las y los trabajadores que transitan por las carreteras del país, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 107** Que adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Protección Civil, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 113** Que adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 118** Que adiciona un Título Vigésimo Séptimo al Código Penal Federal, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 124** Que reforma el artículo 18, fracción I, numeral 39, de la Ley sobre el Escudo, la Bandera y el Himno Nacionales, para honrar el Día de la Nación Pluricultural y el Aniversario de la Resistencia Indígena, iniciada en 1492, en reconocimiento de la dignidad y la diversidad cultural de los pueblos indígenas del país, a cargo de la diputada Naty Poob Pijy Jiménez Vásquez, del Grupo Parlamentario de Morena

## Iniciativas

QUE ADICIONA UN PÁRRAFO TERCERO AL ARTÍCULO 16 DE LA LEY DE DESARROLLO RURAL SUSTENTABLE, A CARGO DEL DIPUTADO ULISES MEJÍA HARO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El que suscribe, Ulises Mejía Haro, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, fracción I, numeral 1, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta ante esta soberanía iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona un párrafo tercero al artículo 16 de la Ley de Desarrollo Rural Sustentable, con base en la siguiente

### Exposición de Motivos

México fue autosuficiente en la producción de alimentos básicos, como maíz, frijol, leche y carne, hasta la década de los ochenta. Bajo el modelo de sustitución de importaciones o “crecimiento hacia adentro”, el sector agropecuario se consolidó como estratégico para el desarrollo nacional, generando divisas mediante la exportación, garantizando alimentos accesibles, creando empleos en el ámbito rural y aportando mano de obra a otros sectores económicos. Entre 1976 y 1985, el crecimiento del PIB agropecuario alcanzó un máximo histórico del 12%. Este crecimiento fue impulsado por políticas públicas robustas, como programas de irrigación, créditos, asistencia técnica, tecnología, caminos rurales y apoyo a la producción.

Sin embargo, a principios de los ochenta, México adoptó las recomendaciones de organismos internacionales como el Banco Mundial (BM) y el Fondo Monetario Internacional (FMI), reorientando su modelo económico hacia el neoliberalismo. Este modelo promovió la retirada del Estado de la promoción económica, eliminando el proteccionismo, reduciendo el gasto público y permitiendo que los productores rurales compitieran en mercados abiertos sin el respaldo gubernamental. La finalidad de estas reformas fue destinar más recursos al pago de la deuda externa.

Este nuevo enfoque priorizó la competitividad internacional y el crecimiento hacia el exterior, relegando ob-

jetivos fundamentales como la distribución del ingreso, la generación de empleos, la inversión productiva de mediano y largo plazo, el apoyo al campo y el bienestar social.

En el sector agropecuario, las políticas implementadas desde mediados de los ochenta partieron de la errónea premisa de que “es más barato importar que producir alimentos”. En lugar de fomentar la producción nacional y limitar las importaciones, estas políticas favorecieron las importaciones agropecuarias. Como resultado, las importaciones desleales de alimentos — como leche, carne y granos—, altamente subsidiados en sus países de origen (principalmente Estados Unidos), han llevado a la quiebra a numerosos productores nacionales. Esta situación ha generado desempleo, pobreza, abandono del campo, envejecimiento de la población rural, hambre y migración hacia las ciudades y Estados Unidos.

Desde el inicio del sexenio del presidente Andrés Manuel López Obrador se propuso alcanzar la soberanía alimentaria y energética. En el ámbito energético se han logrado avances significativos en la producción de gasolinas, diésel y electricidad. En cuanto a la soberanía alimentaria, se han implementado programas como precios de garantía para productos estratégicos —maíz blanco, frijol, trigo y leche— y se han activado iniciativas como *Producción para el Bienestar*, *Sembrando Vida* y *Fertilizantes Gratuitos*.

A pesar de que México ha registrado un superávit comercial agroalimentario, no ha alcanzado la autosuficiencia alimentaria, ya que persiste una dependencia del 43 por ciento en productos clave como maíz, trigo, arroz, soya, carne y leche. La Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) recomienda que los países en desarrollo produzcan al menos el 75 por ciento de sus alimentos básicos.

El *Proyecto de Nación 2024-2030*, en su eje *Desarrollo Rural y Soberanía Alimentaria*, establece que la soberanía alimentaria será el eje rector de la política agropecuaria. Esta implica fortalecer de manera continua las capacidades productivas del campo para garantizar el derecho humano y constitucional a la alimentación, respetando las culturas y tradiciones nacionales, promoviendo la sostenibilidad ambiental, preservando la biodiversidad y enfrentando los retos

del cambio climático mediante el uso eficiente del agua.

El bienestar y los derechos de las personas involucradas en el sector agropecuario, pesquero y alimentario serán una prioridad. Se fomentará la producción nacional de alimentos básicos, con especial énfasis en productos estratégicos como maíz blanco no transgénico, maíz amarillo, frijol, arroz, trigo, azúcar, café y proteína animal (leche, carne, huevo y pescado).

Para alcanzar este objetivo, la política gubernamental prioriza a los pequeños y medianos productores agrícolas, ganaderos, pesqueros y acuícolas. Las acciones clave incluyen:

- 1. Producción para el Bienestar:** Promoción de prácticas productivas sostenibles.
- 2. Programa de Innovación y Asociativismo:** Transición hacia la agroecología mediante la cooperación entre pequeños productores.
- 3. Estrategia “México se Alimenta”:** Fomento de la autosuficiencia alimentaria mediante la integración de productores al mercado interno.

Con base en lo expuesto, se concluye que es fundamental fortalecer la inversión en el *Programa Especial Concurrente para el Desarrollo Rural Sustentable*, establecido por la Ley de Desarrollo Rural Sustentable. Esta inversión debe incrementarse de manera progresiva en términos reales, evitando su reducción en el Presupuesto de Egresos de la Federación.

El objetivo es mejorar la productividad y competitividad del campo, generar empleo, incrementar los ingresos de los productores y consolidar las empresas rurales. Esto se logrará mediante la investigación científica, la adopción de nuevas tecnologías, la asistencia técnica, la organización económica, la expansión y modernización de la infraestructura hidroagrícola, la tecnificación del riego, la sanidad e inocuidad, y la mejora de los procesos de producción y comercialización. Asimismo, se promoverá el acceso a financiamiento, seguros agropecuarios, la agroindustria, la transición energética y la conservación de los recursos naturales.

Esta iniciativa de reforma busca fortalecer la inversión productiva en el campo, generando empleos y alimentos dentro del *Programa Especial Concurrente para el Desarrollo Rural Sustentable*. Se requiere que la inversión sea creciente año con año, garantizando así la soberanía alimentaria y el bienestar de las personas que dependen del sector agropecuario.

Por lo antes expuesto, someto a la consideración de esta soberanía la iniciativa con proyecto de

### Decreto

**Único.** Se adiciona un párrafo tercero al artículo 16 de la Ley de Desarrollo Rural Sustentable, para quedar como sigue:

#### Artículo 16. (...) (...)

**El Ejecutivo federal establecerá que las previsiones presupuestales anuales para el fomento a las actividades económicas del desarrollo rural del Programa Especial Concurrente para el Desarrollo Rural Sustentable sean crecientes en términos reales al año inmediato anterior en congruencia con la disponibilidad de recursos a partir de los ingresos que autorice el Congreso al gobierno federal.**

### Transitorio

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

Salón de sesiones del Palacio Legislativo de San Lázaro, a 14 de octubre de 2025.

Diputado Ulises Mejía Haro (rúbrica)

QUE REFORMA LAS FRACCIONES II Y VII DEL ARTÍCULO 38 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, A CARGO DE LA DIPUTADA MARÍA TERESA EALY DÍAZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

La suscrita, María Teresa Ealy Díaz, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, con fundamento en lo establecido en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción 1, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración del pleno la presente iniciativa con proyecto de decreto, por el que se reforman las fracciones II y VII del artículo 38 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, al tenor de la siguiente

### Exposición de Motivos

#### I. Introducción

El artículo 38 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece los supuestos en que los ciudadanos pueden ver suspendidos sus derechos y prerrogativas políticas. La redacción actual genera tensiones entre la protección de la presunción de inocencia y la necesidad del Estado de resguardar la integridad institucional frente a personas sujetas a procesos penales.

Mientras algunos criterios defienden que la suspensión solo debe proceder con **sentencia firme**, otros señalan que la **mera imputación ministerial** no puede bastar, pues vulnera gravemente los derechos humanos.

La presente iniciativa propone un punto intermedio: que la suspensión de derechos políticos opere **a partir de la judicialización del proceso penal**; es decir, desde el momento en que un juez cita a audiencia inicial y valida que hay elementos mínimos para sujetar a proceso a una persona.

Con ello se busca equilibrar el derecho individual a la presunción de inocencia con el interés público de garantizar instituciones democráticas íntegras y libres de riesgos de descrédito cuando sus integrantes enfrentan procesos judiciales formales.

#### II. Marco constitucional y convencional

La Constitución mexicana reconoce de manera expresa la presunción de inocencia (artículo 20, Apartado B, fracción I), así como la obligación de todas las autoridades de proteger y garantizar los derechos humanos conforme al principio pro persona (artículo 1o.).

México es parte de instrumentos internacionales como la **Convención Americana sobre Derechos Humanos (CADH)** y el **Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (PIDCP)**, que consagran la presunción de inocencia y permiten restricciones a los derechos políticos únicamente cuando sean proporcionales, necesarias y dictadas por autoridad competente.

De esta lectura sistemática se desprende que cualquier limitación a derechos políticos debe fundarse en una resolución judicial que supere el estándar de arbitrariedad y asegure control jurisdiccional efectivo.

#### III. La judicialización como punto de equilibrio

Por *judicialización del proceso* debe entenderse el acto procesal en que la investigación penal deja de ser exclusivamente ministerial y entra bajo control del órgano jurisdiccional, mediante la **formulación de imputación** o la **vinculación a proceso** del imputado.

Este umbral es adecuado porque

- 1. Implica intervención judicial:** no se trata de una acusación unilateral del Ministerio Público, sino de una decisión fundada de un juez.
- 2. Reduce arbitrariedades:** se exige valoración judicial de los elementos mínimos para sostener la acción penal.
- 3. Protege bienes públicos:** se evita que cargos de representación popular sean ocupados por personas cuya causa ya fue admitida formalmente por autoridad judicial.
- 4. Mantiene proporcionalidad:** se previene que la suspensión opere en etapas muy tempranas (investigación inicial) o demasiado tardías (sentencia definitiva), generando un balance razonable.

#### IV. Jurisprudencia y criterios judiciales aplicables

La Suprema Corte de Justicia de la Nación y la Corte Interamericana de Derechos Humanos han emitido criterios que permiten sostener que la suspensión de derechos políticos no puede ser automática ni derivar únicamente de la actuación del Ministerio Público. En cambio, sí resulta constitucionalmente admisible cuando media un control judicial que verifique la existencia de elementos mínimos para sustentar la acción penal.

### 1. Acción de inconstitucionalidad número 148/2017

El Pleno de la SCJN determinó que la suspensión automática de derechos políticos desde el inicio de un proceso penal es inconstitucional, al vulnerar el principio de presunción de inocencia. La Corte estableció que cualquier restricción de derechos debe fundarse en una resolución judicial, y no en la mera decisión del Ministerio Público. Este criterio indica que la judicialización del proceso —es decir, la intervención formal del juez mediante la formulación de imputación— constituye el umbral mínimo legítimo a partir del cual podrían establecerse restricciones a los derechos políticos.

### 2. Contradicción de tesis número 293/2011

La Suprema Corte de Justicia de la Nación señaló que los tratados internacionales en materia de derechos humanos tienen jerarquía constitucional, por lo que las normas deben interpretarse conforme a la CADH y el PIDCP. Ambos instrumentos reconocen la presunción de inocencia y exigen que cualquier limitación a derechos políticos sea proporcional y cuente con control judicial.

### 3. Jurisprudencia número 1a./J. 57/2014 (10a.)

La Primera Sala sostuvo que la presunción de inocencia protege también los derechos políticos, de manera que cualquier limitación anticipada requiere intervención judicial fundada y motivada. Esto refuerza que ningún derecho político puede suspenderse de forma automática antes de que intervenga un juez.

### 4. Corte Interamericana de Derechos Humanos

- En *Yatama vs. Nicaragua* (2005), la Corte afirmó que el derecho a participar en la vida política solo puede ser limitado en condiciones estrictamente ne-

cesarias, proporcionales y mediante resolución fundada.

- En *Castañeda Gutman vs. México* (2008), reiteró que cualquier restricción a derechos políticos debe ser legal, necesaria, proporcional y dictada por autoridad competente.

### 5. Tesis aislada número I.3o.P.52 P (10a.).

El Tercer Tribunal Colegiado en Materia Penal del Primer Circuito precisó que la judicialización —es decir, la formulación de imputación ante un juez— marca el inicio formal del proceso penal en sede jurisdiccional. Este acto constituye el momento procesal clave a partir del cual se podría considerar legítima cualquier restricción a los derechos políticos, siempre bajo control judicial.

En conjunto, estos precedentes permiten concluir que la suspensión de derechos políticos puede justificarse constitucionalmente a partir de la **judicialización del proceso**, en la medida en que implica intervención judicial, reduce la arbitrariedad y asegura la posibilidad de control mediante recursos.

### V. Justificación de la reforma

La reforma propuesta armoniza dos exigencias:

- Evitar sanciones automáticas y arbitrarias derivadas de simples acusaciones ministeriales.
- Garantizar la integridad de las instituciones públicas y procesos democráticos cuando un juez ya ha validado la existencia de indicios suficientes.

De esa forma se previene el uso político del derecho penal y, al mismo tiempo, se protege la legitimidad democrática al establecer que quienes enfrentan un proceso judicializado no puedan ejercer plenamente sus derechos políticos hasta que se resuelva su situación jurídica.

### VI. Impacto de la reforma

- **Jurídico:** Se clarifica el momento en que puede operar la suspensión, evitando contradicciones normativas.

- **Político:** Se limita el margen de manipulación política mediante imputaciones sin control judicial.

- **Social:** Se fortalece la confianza en las instituciones, mostrando que las decisiones de suspensión tienen sustento judicial.

- **Internacional:** México se ajusta a los estándares de la CADH y del PIDCP, al garantizar que toda restricción sea razonable, proporcional y controlada por autoridad judicial.

## VII. Conclusión

La presente iniciativa busca asegurar que la suspensión de los derechos políticos de los ciudadanos se produzca únicamente cuando exista **judicialización del proceso penal**; es decir, una decisión judicial fundada que admita la acción penal.

Esta medida concilia la presunción de inocencia con la necesidad de preservar la integridad democrática, evita sanciones arbitrarias y asegura que toda restricción de derechos sea proporcional, razonable y sujeta a control jurisdiccional.

Con ello, México fortalece su sistema constitucional, protege la legitimidad de sus instituciones y cumple cabalmente con sus compromisos internacionales en materia de derechos humanos.

La reforma propuesta permitirá

- Asegurar que la suspensión de derechos políticos responda a criterios de proporcionalidad y legalidad.
- Evitar que los ciudadanos sean sancionados anticipadamente sin haber sido declarados culpables.
- Consolidar la supremacía de los derechos humanos en el orden jurídico mexicano.

Por lo expuesto y fundado someto a consideración de esta asamblea la siguiente iniciativa con proyecto de

### **Decreto por el que se reforman las fracciones II y VII del artículo 38 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**

**Único.** Se **reforman** las fracciones II y VII del artículo 38 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para quedar como sigue:

#### **Capítulo IV De los Ciudadanos Mexicanos**

**Artículos 34. a 37.** [...]

**Artículo 38.** Los derechos o prerrogativas de los ciudadanos se suspenden

**I.** [...]

**II.** Por estar sujeto a un proceso criminal por delito que merezca pena corporal, a contar desde la fecha del auto **de vinculación a proceso**;

**III. a VI.** [...]

**VII. Por estar sujeto a un proceso criminal, a contar desde la fecha de vinculación a proceso**, por la comisión intencional de delitos contra la vida y la integridad corporal; contra la libertad y seguridad sexuales, el normal desarrollo psicosexual, **así como por** violencia familiar, violación a la intimidad sexual; **o** violencia política contra las mujeres en razón de género, en cualquiera de sus modalidades y tipos.

#### **Transitorio**

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

#### **Fuentes**

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículo 1o. Protección de los derechos humanos y principio pro persona.

Artículo 20, Apartado B, fracción I. Presunción de inocencia.

Artículo 38. Suspensión de derechos y prerrogativas políticas.

#### **Tratados internacionales**

Convención Americana sobre Derechos Humanos, 1969.

Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, 1966.

### Jurisprudencia y criterios judiciales

Acción de inconstitucionalidad número 148/2017, Suprema Corte de Justicia de la Nación.

Contradicción de tesis número 293/2011, Suprema Corte de Justicia de la Nación.

Jurisprudencia número 1a./J. 57/2014 (10a.), Primera Sala, SCJN.

Tesis aislada número I.3o.P.52 P (10a.), Tercer Tribunal Colegiado en Materia Penal del Primer Circuito.

Corte Interamericana de Derechos Humanos, Yatama vs. Nicaragua, sentencia de 2005.

Corte Interamericana de Derechos Humanos, Castañeda Gutman vs. México, sentencia de 2008.

### Doctrina y bibliografía complementaria

Cossío, F. “Derechos políticos y presunción de inocencia: límites y alcances”, en *Revista de Derecho Constitucional*, 2018.

Hernández, R. *La judicialización del proceso penal y sus efectos sobre los derechos políticos*, Estudios Constitucionales Mexicanos, 2020.

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 14 de octubre de 2025.

Diputada María Teresa Ealy Díaz (rúbrica)

QUE ADICIONA DOS FRACCIONES AL ARTÍCULO 60 DE LA LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES, A CARGO DEL DIPUTADO JOSÉ ARMANDO FERNÁNDEZ SAMANIEGO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El que suscribe, José Armando Fernández Samaniego, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y de conformidad con lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía la siguiente iniciativa con proyecto de decreto, por el que se adicionan las fracciones I y II al artículo 60 de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes.

### Exposición de Motivos

En el marco de la protección integral de los derechos de niñas, niños y adolescentes en México, el acceso al juego, la recreación y las actividades deportivas constituye un pilar fundamental para su desarrollo físico, emocional y social; también favorece la formación de hábitos saludables, y promueve habilidades como la colaboración, persistencia, disciplina y resiliencia.

Sin embargo el ejercicio de este derecho debe estar acompañado de medidas preventivas que salvaguarden la integridad física de los menores frente a riesgos previsible y evitables.

En los últimos años, se ha evidenciado que ciertos entornos recreativos y deportivos exponen a la niñez a traumatismos craneales, incluyendo conmociones cerebrales derivadas de impactos violentos en la cabeza, como ocurre en situaciones de noqueo, golpes con intención de dejar inconsciente al oponente y maniobras de asfixia como método de sometimiento, en deportes de contacto o juegos de alto impacto físico. Estas lesiones, aunque en muchos casos no dejan huellas visibles, pueden tener consecuencias neurológicas significativas, tanto a corto como a largo plazo, especialmente en cerebros en desarrollo.

Ciertas disciplinas deportivas como el boxeo, artes marciales, fútbol americano, hockey sobre hielo y rugby presentan un riesgo elevado de golpes severos

en la cabeza, debido a la naturaleza de los impactos y colisiones. En otros casos, actividades escolares aparentemente menos riesgosas, como el fútbol soccer o el básquetbol, también han reportado conmociones por choques accidentales o caídas.

El término *noqueo* se refiere según el *Diccionario de la Lengua Española* a dejar sin sentido a alguien con un golpe y en contextos deportivos, describe la pérdida temporal de la conciencia derivada de un golpe contundente. Aunque puede parecer un evento aislado, en la práctica médica se considera un signo de lesión cerebral que requiere atención inmediata.

Una conmoción cerebral es una lesión cerebral traumática leve, generalmente causada por un golpe, impacto o sacudida violenta en la cabeza que provoca un movimiento brusco del cerebro dentro del cráneo. Este desplazamiento puede alterar el funcionamiento normal del cerebro, afectando procesos cognitivos, sensoriales y motores (McCroory; y otros, 2017).

En la población pediátrica, la vulnerabilidad es mayor debido a factores anatómicos y fisiológicos: el cráneo es más delgado, la musculatura cervical está menos desarrollada y el cerebro se encuentra en una fase de crecimiento. (Halstead y Walter, 2010). Esto significa que incluso impactos considerados “moderados” en adultos pueden generar consecuencias más graves en menores.

Las conmociones cerebrales en niños pueden provocar síntomas inmediatos como dolor de cabeza, mareos, confusión, alteraciones visuales, pérdida de memoria y vómitos. En casos de noqueo, la pérdida de conciencia indica un compromiso temporal del sistema reticular activador ascendente, estructura clave para el estado de alerta (Giza y Hovda, 2014).

A largo plazo, la evidencia científica indica que las conmociones cerebrales que se repiten o que no reciben un manejo adecuado aumentan el riesgo de que los menores desarrollen dificultades permanentes de aprendizaje, problemas de concentración, alteraciones emocionales y, en casos graves, una enfermedad neurodegenerativa conocida como encefalopatía traumática crónica.

Existe, además, un riesgo particular denominado *síndrome de segundo impacto*, qué ocurre cuando una per-

sona sufre una nueva conmoción cerebral antes de haberse recuperado completamente de la anterior. En estas condiciones, el daño cerebral puede agravarse de forma súbita y severa, provocando inflamación masiva, pérdida rápida de funciones neurológicas e incluso la muerte. Este fenómeno, aunque infrecuente, ha sido documentado en deportistas adolescentes (Cantu, 1998).

La Academia Americana de Pediatría recomienda que, ante cualquier sospecha de conmoción, el menor sea retirado inmediatamente de la actividad y evaluado por personal capacitado antes de permitir su retorno. Esta directriz se fundamenta en el principio de que la intervención temprana puede prevenir daños permanentes.

En el contexto nacional, la información estadística sobre conmociones cerebrales en menores es limitada, pero se cuenta con datos relevantes provenientes del Sistema de Vigilancia Epidemiológica y de estudios académicos. Según el Anuario de Morbilidad 2022 de la Dirección General de Epidemiología, se registraron más de 11 mil casos de traumatismo craneoencefálico (TCE) en menores de 18 años, de los cuales una fracción importante corresponde a lesiones leves compatibles con conmoción cerebral.

La prevención de conmociones cerebrales por noqueos en menores ha sido objeto de reformas legislativas y regulatorias en diversos países, con medidas que combinan protocolos de seguridad, capacitación obligatoria y sanciones por incumplimiento.

### Canadá

En Ontario, la Rowan's Law (2018) estableció protocolos obligatorios para el manejo de conmociones en todos los deportes juveniles. Las escuelas y los clubes deportivos deben contar con procedimientos para retirar de inmediato a cualquier menor sospechoso de conmoción y asegurar su evaluación médica antes de volver al juego. Además, se exige capacitación anual para entrenadores y árbitros, y la omisión de estos procedimientos puede derivar en sanciones administrativas y pérdida de licencias deportivas.

El nombre de esta ley lleva el nombre de Rowan Stringer, quien fuera jugadora de rugby y que, como resultado del síndrome de segundo impacto, falleció en 2013.

## Australia

El Australian Concussion in Sport Guidelines exige que las organizaciones deportivas adopten políticas claras sobre prevención y manejo de conmociones. Se establece una regla estricta de “no same day return to play” (no regresar a jugar el mismo día) y un periodo mínimo de descanso de 14 días antes del retorno en menores. El incumplimiento de las guías puede conllevar multas y la inhabilitación de entrenadores en programas juveniles.

## España

La Ley 39/2022 del Deporte incluye un apartado específico sobre seguridad, bienestar y prevención de lesiones en personas menores de edad, además de señalar que la práctica deportiva deberá ser proporcional al desarrollo de las infancias.

## Reino Unido

La Rugby Football Union y el gobierno británico han desarrollado el protocolo nacional Headcase, que incluye capacitación en línea obligatoria y pautas para entrenadores, padres y jugadores. Cualquier *knock out* implica retiro inmediato, evaluación médica y un plan de reincorporación gradual de al menos 21 días. Las escuelas que incumplen pueden ser excluidas de competencias oficiales.

Estos ejemplos muestran que en otros países ya se han tomado medidas ante hechos prevenibles y que no se limitan a recomendar buenas prácticas, sino que en algunos casos, se establecen obligaciones y mecanismos de supervisión, así como sanciones para asegurar su cumplimiento.

Por ello pongo a su consideración que garantizar el derecho de niñas, niños y adolescentes al juego, la recreación y el deporte implica no solo implica promover su acceso, sino también asegurar que estas actividades se desarrollen en condiciones que minimicen riesgos graves. Las conmociones cerebrales y los *knock outs* no son incidentes menores: representan lesiones cerebrales que, de no ser atendidas y prevenidas adecuadamente, pueden marcar de manera irreversible la vida de la niñez.

Esta propuesta establece una medida de seguridad y prevención para las niñas, niños y adolescentes en Mé-

xico y se asegura que el ejercicio de sus derechos se realice en entornos que protejan su integridad.

Para mayor ejemplificación de la propuesta, me permito elaborar el siguiente cuadro comparativo:

## Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes

### Capítulo Décimo Segundo De los Derechos al Descanso y al Esparcimiento

Texto Vigente	Texto Propuesto
<p><b>Artículo 60.</b> Niñas, niños y adolescentes tienen derecho al descanso, al esparcimiento, al juego y a las actividades recreativas propias de su edad, así como a participar libremente en actividades culturales, deportivas y artísticas, como factores primordiales de su desarrollo y crecimiento.</p> <p>Quienes ejerzan la patria potestad, tutela o guarda y custodia de niñas, niños y adolescentes deberán respetar el ejercicio de estos derechos y, por lo tanto, no podrán imponerles regímenes de vida, estudio, trabajo o reglas de disciplina desproporcionadas a su edad, desarrollo evolutivo, cognoscitivo y madurez, que impliquen la renuncia o el menoscabo de los mismos.</p>	<p><b>Artículo 60.</b> Niñas, niños y adolescentes tienen derecho al descanso, al esparcimiento, al juego y a las actividades recreativas propias de su edad, así como a participar libremente en actividades culturales, deportivas y artísticas, como factores primordiales de su desarrollo y crecimiento.</p> <p>I. <b>Queda prohibida, en toda competencia o torneo en la que participen niñas, niños y adolescentes, la utilización de golpes con el fin de dejar inconsciente al oponente o de cualquier método de asfixia como medio para obtener la victoria;</b></p> <p>II. <b>En las disciplinas deportivas señaladas en la fracción anterior, deberá adoptarse el uso de sistemas alternativos de puntuación que salvaguarden la seguridad e integridad física de las y los participantes menores de edad.</b></p> <p>Quienes ejerzan la patria potestad, tutela o guarda y custodia de niñas, niños y adolescentes deberán respetar el ejercicio de estos derechos y, por lo</p>

	<p>tanto, no podrán imponerles regímenes de vida, estudio, trabajo o reglas de disciplina desproporcionadas a su edad, desarrollo evolutivo, cognoscitivo y madurez, que impliquen la renuncia o el menoscabo de los mismos.</p>
--	--

### Decreto por el que se adicionan dos fracciones al artículo 60 de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes

**Único.** Se **adicionan** las fracciones I y II al artículo 60 de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, para quedar como sigue:

**Artículo 60.** Niñas, niños y adolescentes tienen derecho al descanso, al esparcimiento, al juego y a las actividades recreativas propias de su edad, así como a participar libremente en actividades culturales, deportivas y artísticas, como factores primordiales de su desarrollo y crecimiento.

**I. Queda prohibida, en toda competencia o torneo en la que participen niñas, niños y adolescentes, la utilización de golpes con el fin de dejar inconsciente al oponente o de cualquier método de asfixia como medio para obtener la victoria;**

**II. En las disciplinas deportivas señaladas en la fracción anterior, deberá adoptarse el uso de sistemas alternativos de puntuación que salvaguarden la seguridad e integridad física de las y los participantes menores de edad.**

Quienes ejerzan la patria potestad, tutela o guarda y custodia de niñas, niños y adolescentes deberán respetar el ejercicio de estos derechos y, por lo tanto, no podrán imponerles regímenes de vida, estudio, trabajo o reglas de disciplina desproporcionadas a su edad, desarrollo evolutivo, cognoscitivo y madurez, que impliquen la renuncia o el menoscabo de los mismos.

### Transitorio

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

### Referencias

Organización Panamericana de la Salud; Organización Mundial de la Salud. (2013). *Informe mundial sobre prevención de las lesiones en los niños* (edición en español). Recuperado el 15 de agosto de 2025 de <https://www3.paho.org/hq/dmdocuments/2013/paho-sde-prevencion-lesiones-ninos-2013.pdf>

MedlinePlus (2024, 14 de febrero). *Lesión cerebral traumática*. Disponible en <https://medlineplus.gov/spanish/traumaticbraininjury.html>

UNAM-FES Zaragoza (tesis): *Encefalopatía traumática crónica en jugadores de fútbol americano* (marco sobre CTE y conmoción en atletas jóvenes mexicanos), <https://ru.dgb.unam.mx/server/api/core/bitstreams/f3fb901c-8f2d-4517-bf63-2272090a8b02/content>

Gobierno de Ontario (2019, 9 de mayo). *Rowan's Law: concussion safety*. Recuperado el 15 de agosto de 2025 de <https://www.ontario.ca/page/rowans-law-concussion-safety>

Australian Sports Commission (2024). *Concussion in sport*. Disponible en <https://www.ausport.gov.au/concussion>

Asociación de Physicians Ringside (2025). "Protocolo de manejo de conmoción cerebral en MMA (versión en español)", *LuchaEsp*. Recuperado el 15 de agosto de 2025 de <https://www.luchaesp.com/wp-content/uploads/2025/01/Protocolo-MMA-Espanol.pdf>

Ramos Álvarez, J. J. (2023). "La conmoción cerebral relacionada con el deporte (SRC). Problemática actual e implicaciones del médico deportivo", *Archivos de Medicina del Deporte*, 40(6), 323-324, <https://doi.org/10.18176/archmeddeporte.00149>

Cantu, R. C. (1998). "Second-impact syndrome", *Clinical Sports Medicine*, 17(1), 37-44.

Halstead, M. E.; y Walter, K. D. (2010). "Sport-related concussion in children and adolescents", *Pediatrics*, 126(3), 597-615.

McCrory, P., Meeuwisse, W. H., Dvořák, J., Aubry, M., Bailes, J., Broglio, S., ... y Vos, P. E. (2017). "Consensus statement on concussion in sport—the 5th international conference on concussion in sport held in Berlin" octubre de 2016. *British Journal of Sports Medicine*, 51(11), 838-847.

Palacio Legislativo de San Lázaro, sede de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, a 14 de octubre de 2025.

Diputado José Armando Fernández Samaniego  
(rúbrica)

QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE SALUD, EN MATERIA DE MUERTE DIGNA, A CARGO DEL DIPUTADO CARLOS ALONSO CASTILLO PÉREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

Quien suscribe, Carlos Alonso Castillo Pérez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta asamblea la presente iniciativa con proyecto de decreto, por el que se reforman los artículos 166 Bis y 166 Bis 1 y se adiciona una fracción al artículo 166 Bis 3 de la Ley General de Salud, en materia de muerte digna.

### Exposición de Motivos

El derecho a la vida reconocido por nuestra Constitución y por los tratados internacionales de los que México es parte, no puede entenderse de manera aislada a la dignidad humana. Vivir con dignidad implica también poder transitar la etapa final de la existencia con respeto a la autonomía personal, evitando sufrimientos innecesarios y garantizando un trato humano en condiciones de enfermedad terminal.

Sobre los derechos de un enfermo en etapa terminal, según Bátiz y Loncán (2006),<sup>1</sup> es menester enlistar los siguientes: “1) Expresar sus sentimientos y emociones sobre su forma de enfocar la muerte; 2) ser cuidado por personas solícitas, sensibles y entendidas que intenten comprender sus necesidades y sean capaces de obtener satisfacción del hecho de ayudarlo a afrontar la muerte; 3) disponer de ayuda de y para su familia a la hora de aceptar su muerte; 4) ser tratado como un ser humano hasta el momento de su muerte; 5) Morir en paz y con dignidad y 6) A esperar que la inviolabilidad del cuerpo humano sea respetada tras su muerte”. Es decir, cuidar la vida íntegramente de principio a fin.

Vale la pena destacar la definición de muerte digna expuesta por Gómez (2015) “Vivir dignamente hasta el último momento. Ello requiere la consideración del enfermo como ser humano hasta el momento de la muerte, el respeto a sus creencias y valores, así como su participación en la toma de decisiones mediante una relación cercana y sincera con el equipo asistencial. Se

asocia el hecho de morir con dignidad a la ausencia de sufrimiento. También hay que tener en cuenta otros factores humanos, como la presencia de los seres queridos y la creación de un entorno amable”.<sup>2</sup>

En nuestro país la Ley General de Salud ha avanzado con la incorporación del Título Octavo Bis, que regula los cuidados paliativos y la figura de la voluntad anticipada. En su artículo 166 Bis se reconoce expresamente que toda persona tiene derecho a recibir cuidados que mitiguen el dolor y a decidir sobre los tratamientos a los que desee o no someterse, con el objeto de procurar una etapa final con dignidad. Otro avance es el de la voluntad anticipada, asentado en el artículo 166 Bis 4, donde expone la posibilidad del paciente de expresar por escrito el futuro de sus cuidados y si es de su agrado someterse a procedimientos en aras de buscar ir contra la enfermedad diagnosticada o bien someterse a cuidados paliativos que eviten la obstinación terapéutica. Asimismo, en el artículo 166 Bis 21 se establece la prohibición de la eutanasia y del auxilio al suicidio asistido, con lo cual queda claramente delimitado el alcance del concepto dentro del marco jurídico nacional.<sup>3</sup>

No obstante, en el catálogo de derechos previstos en el artículo 166 Bis 3 (que enumera de manera sistemática los derechos de las y los pacientes en situación terminal) no aparece mencionada de forma expresa la muerte digna como un derecho, a pesar de que constituye el eje rector de este apartado, pues define en buena medida el trato hacia la etapa final de la vida, derivado de la condición terminal que padezcan las personas. Esa omisión ha provocado que el término se utilice en doctrina, en resoluciones judiciales y en debates legislativos, pero que no quede de manera clara y directa en el listado de derechos de los pacientes de la Ley General de Salud.

El Congreso de Ciudad de México avanzó en el reconocimiento explícito de la muerte digna, exponiendo que la vida en términos amplios debe contemplar de cualquier u otra forma fenecer de forma digna. Por ello, reformaron la constitución capitalina en su artículo 6, sobre la Ciudad de libertades y derechos, apartado A, fracción segunda, quedando de la siguiente forma:<sup>4</sup>

2. Este derecho humano fundamental deberá posibilitar que todas las personas puedan ejercer plena-

mente sus capacidades para vivir con dignidad. La vida digna contiene implícitamente el derecho a una muerte digna.

Sobre la muerte digna, al tiempo que se deliberaba en Ciudad de México sobre su inclusión en la constitución local, se interpusieron diversas acciones de inconstitucionalidad contra la propuesta legislativa, lo que permitió que la Suprema Corte de la Nación emitiera una jurisprudencia clave en el reconocimiento expreso de la misma, mediante la argumentación vertida por la corte dentro de la acción de inconstitucionalidad 15/2017, donde se determinó lo siguiente:

Reconocer la validez de la porción normativa “La vida digna contiene implícitamente el derecho a una muerte digna”, del artículo 6, Apartado A, numeral 2, de la Constitución de la Ciudad de México.<sup>5</sup>

Puesto que la Suprema Corte de Justicia de la Nación, reconoció la validez de la incorporación del derecho a una muerte digna en la Constitución de Ciudad de México, resulta necesario dar un paso más en la progresividad de este principio dentro del marco jurídico nacional. En consecuencia, se vuelve pertinente que la Ley General de Salud haga referencia explícita a la muerte digna, no solo como una orientación ética, sino como un derecho vinculado a la autonomía de las personas y al respeto de su dignidad humana en la etapa final de la vida.

La presente iniciativa busca subsanar esa falta de congruencia y dotar de mayor coherencia al marco normativo. Al incorporar como nueva fracción del artículo 166 Bis 3, el derecho a una muerte digna, así se fortalece el reconocimiento de la dignidad humana en la fase terminal de la vida, sin modificar el alcance ya definido en la propia ley. La redacción propuesta acota este derecho, con lo cual se precisa que se refiere al respeto de la voluntad anticipada y al acceso a cuidados paliativos integrales, sin abrir la puerta a figuras prohibidas expresamente por la misma norma.

Con ello se logra armonizar el discurso normativo con el contenido del título octavo Bis, se otorga mayor certeza jurídica a pacientes, familiares y personal médico, y se fortalece un principio humanista que ya está reconocido en nuestro ordenamiento, pero que hasta ahora no había quedado integrado en el catálogo de derechos del artículo 166 Bis 3.

Además, la inclusión del derecho a una muerte digna en la Ley General de Salud responde a la lógica del artículo 1º constitucional, que establece la progresividad, interdependencia, universalidad e indivisibilidad de los derechos humanos, y coloca a la dignidad humana como eje central. Incorporarlo explícitamente permite dar continuidad a estos principios y alinear la legislación secundaria con el mandato constitucional.<sup>6</sup>

En síntesis, esta reforma no altera el marco de prohibiciones ni va en contra del alcance de lo ya previsto en la Ley General de Salud, sino que reafirma el compromiso del Estado mexicano con la dignidad humana en todas las etapas de la vida, asegurando que el tránsito hacia la muerte pueda darse en condiciones de respeto, cuidado y libertad, conforme al marco legal vigente. En la lógica de la función normativa, hay aspectos esenciales, que derivan en una conclusión, lo que no se dice, no existe en términos jurídicos. Nombrar este derecho dentro del marco legal garantiza que su ejercicio no dependa solo de interpretaciones, sino de un reconocimiento formal y vinculante.

Para dar mayor referencia sobre la iniciativa que se propone, se incorpora el siguiente cuadro comparativo:

LA LEY GENERAL DE SALUD	
DICE	DEBE DECIR
<b>TÍTULO OCTAVO BIS</b>	<b>TÍTULO OCTAVO BIS</b>
De los Cuidados Paliativos a los Enfermos en Situación Terminal	De los Cuidados Paliativos a los Enfermos en Situación Terminal
<b>CAPÍTULO I</b>	<b>CAPÍTULO I</b>
Disposiciones Comunes	Disposiciones Comunes
<b>Artículo 166 Bis.</b> El presente título tiene por objeto:	<b>Artículo 166 Bis.</b> El presente título tiene por objeto:

<p>I. Salvaguardar la dignidad de los enfermos en situación terminal, para garantizar una vida de calidad a través de los cuidados y atenciones médicas, necesarios para ello;</p> <p>II. Garantizar una muerte natural en condiciones dignas a los enfermos en situación terminal;</p> <p>III... a IX...</p>	<p>I. Salvaguardar la dignidad de los enfermos en situación terminal, para garantizar una vida de calidad a través de los cuidados y atenciones médicas, necesarios para ello;</p> <p>II. <b>Garantizar el derecho a una muerte digna con respeto a la voluntad de los pacientes en situación terminal;</b></p> <p>III... a IX...</p>
<p><b>Artículo 166 Bis 1.</b> Para los efectos de este Título, se entenderá por:</p> <p>I... a VII...</p> <p>VIII. Muerte natural. El proceso de fallecimiento natural de un enfermo en situación terminal, contando con asistencia física, psicológica y en su caso, espiritual; y</p>	<p><b>Artículo 166 Bis 1.</b> Para los efectos de este Título, se entenderá por:</p> <p>I... a VII...</p> <p>VIII. <b>Muerte digna. El proceso de fallecimiento de una persona en situación terminal, con respeto a su voluntad, contando con asistencia física, psicológica, y en su caso espiritual; y</b></p>

IX...	IX...
<p style="text-align: center;"><b>CAPÍTULO II</b></p> <p style="text-align: center;"><b>De los Derechos de los Enfermos en Situación Terminal</b></p> <p><b>Artículo 166 Bis 3.</b> Los pacientes enfermos en situación terminal tienen los siguientes derechos:</p> <p>I... a IV...</p> <p>V. Recibir información clara, oportuna y suficiente sobre las condiciones y efectos de su enfermedad y los tipos de tratamientos por los cuales puede optar según la enfermedad que padezca;</p> <p>VI... a XII...</p>	<p style="text-align: center;"><b>CAPÍTULO II</b></p> <p style="text-align: center;"><b>De los Derechos de los Enfermos en Situación Terminal</b></p> <p><b>Artículo 166 Bis 3.</b> Los pacientes enfermos en situación terminal tienen los siguientes derechos:</p> <p>I... a IV...</p> <p>V. <b>A una muerte digna, en los términos de los artículos 166 Bis y 166 Bis 4 de esta Ley.</b></p> <p>VI. Recibir información clara, oportuna y suficiente sobre las condiciones y efectos de su enfermedad y los tipos de tratamientos por los cuales puede optar según la enfermedad que padezca;</p> <p>VII... a XIII...</p>

Por lo expuesto, el suscrito, integrante de la LXVI Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 71, fracción II, y 78, fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, somete a consideración de esta asamblea la siguiente iniciativa con proyecto de

**Decreto**

**Único.** Se **reforman** los artículos 166 Bis y 166 Bis 1; y se **adiciona** una fracción al artículo 166 Bis 3 de la Ley General de Salud, para quedar como sigue:

**Título Octavo Bis**  
**De los Cuidados Paliativos a los Enfermos en Situación Terminal**

**Capítulo I**  
**Disposiciones Comunes**

**Artículo 166 Bis.** El presente título tiene por objeto

**I.** Salvaguardar la dignidad de los enfermos en situación terminal, para garantizar una vida de calidad a través de los cuidados y atenciones médicas, necesarios para ello;

**II. Garantizar el derecho a una muerte digna con respeto a la voluntad de los pacientes en situación terminal;**

**III. a IX. ...**

**Artículo 166 Bis 1.** Para los efectos de este título se entenderá por

**I. a VII. ...**

**VIII. Muerte digna. El proceso de fallecimiento de una persona en situación terminal, con respeto a su voluntad, contando con asistencia física, psicológica, y en su caso espiritual; y**

**IX. ...**

**Capítulo II**  
**De los Derechos de los Enfermos en Situación Terminal**

**Artículo 166 Bis 3.** Los pacientes enfermos en situación terminal tienen los siguientes derechos:

**I. a IV. ...**

**V. A una muerte digna, en los términos de los artículos 166 Bis y 166 Bis 4 de esta ley.**

VI. Recibir información clara, oportuna y suficiente sobre las condiciones y efectos de su enfermedad y los tipos de tratamientos por los cuales puede operar según la enfermedad que padezca;

VII. a XIII. ...

### Transitorios

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

**Segundo.** Los congresos de las entidades federativas tendrán un plazo de 360 días a partir de la entrada en vigor de este decreto para que armonicen su legislación local en materia de salud y muerte digna con las disposiciones aplicables.

**Tercero.** Las autoridades sanitarias federales y estatales deberán, en el mismo plazo, actualizar sus reglamentos, protocolos hospitalarios y sistemas de registro para incorporar los criterios establecidos en este decreto.

### Notas

1 Bátiz, J.; y Loncán, P. (2006). “Problemas éticos al final de la vida”, en *Gaceta Médica de Bilbao*, <https://www.gacetamedicabilbao.eus/index.php/gacetamedicabilbao/article/viewFile/420/428?>

2 Gómez, M. (2015). *Atención médica al final de la vida: conceptos y definiciones* (primera edición) [digital]. Consejo General de Colegios Oficiales de Médicos, [https://www.colmedjaen.es/imagenes/2018/conceptos\\_definiciones\\_omc\\_secpal\(1\).pdf](https://www.colmedjaen.es/imagenes/2018/conceptos_definiciones_omc_secpal(1).pdf)

3 Cámara de Diputados (1984). Ley General de Salud [digital], <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGS.pdf>

4 Constitución Política de la Ciudad de México (2017). Congreso de Ciudad de México, [https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/imagenes/leyes/estatutos/CONSTITUCION\\_POLITICA\\_DE\\_LA\\_CD\\_MX\\_14.2.2.pdf](https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/imagenes/leyes/estatutos/CONSTITUCION_POLITICA_DE_LA_CD_MX_14.2.2.pdf)

5 Laynez, J. (2017). Acción de inconstitucionalidad 15/2017 y sus acumuladas 16/2017, 18/2017 y 19/2017 promoventes. En Suprema Corte de Justicia de la Nación, SCJN. Recuperado 12 de septiembre de 2025 de [https://www.scjn.gob.mx/sites/default/files/proyectos\\_resolucion\\_scjn/documento/2018-08/Acción%20de%20inconstitucionalidad%2015.2017%20y%20sus%20acumuladas%20DEFINITIVA.pdf](https://www.scjn.gob.mx/sites/default/files/proyectos_resolucion_scjn/documento/2018-08/Acción%20de%20inconstitucionalidad%2015.2017%20y%20sus%20acumuladas%20DEFINITIVA.pdf)

6 Congreso de la Unión (sin fecha). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (2025 edición), Cámara de Diputados, <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 14 de octubre de 2025.

Diputado Carlos Alonso Castillo Pérez (rúbrica)

QUE ADICIONA UN ÚLTIMO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 31 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, PARA EVITAR QUE EVASORES DE IMPUESTOS PUEDAN SER CANDIDATOS A UN CARGO DE ELECCIÓN POPULAR O FUNCIONARIOS PÚBLICOS, A CARGO DEL DIPUTADO AGUSTÍN ALONSO GUTIÉRREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El que suscribe, diputado Agustín Alonso Gutiérrez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la Sexagésima Sexta Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 6, numeral 1, 77, 78, y demás relativos del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta ante esta soberanía la presente, somete a consideración de esta representación popular “iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona un último párrafo al artículo 31 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para evitar que evasores de su obligación de pagar impuestos puedan ser candidatos a un cargo de elección popular o funcionarios públicos”, de conformidad con la siguiente

## Exposición de Motivos

### I. Introducción

Uno de los pilares de la Cuarta Transformación ha sido el apoyo a los que menos tienen, lo que se ha traducido en una histórica reducción de la pobreza.

Al respecto, “La Secretaría del Trabajo y Previsión Social celebra la más reciente información publicada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), que confirma una reducción histórica en el número de personas en situación de pobreza en México: de 51.9 millones en 2018 a 38.5 millones en 2024, lo que representa un avance sin precedentes en la construcción de un país más justo.

De esta manera, la tasa de pobreza se coloca en 29.6 por ciento, la tasa más baja en toda la historia desde que se mide este indicador. De acuerdo con los datos presentados este día, de 2018 a 2024 un total de 13.4 millones de mexicanas y mexicanos salieron de la pobreza, de ellos, 1.7 millones de mexicanas y mexicanos salieron de pobreza extrema y, del conjunto, 6.64 millones se deben exclusivamente a los aumentos al salario mínimo.

Estos resultados históricos son el reflejo de la profunda transformación que vive nuestro país a través de las políticas laborales y sociales aplicadas por los gobiernos de la Cuarta Transformación, las cuales han puesto en el centro la dignidad y el bienestar de las y los trabajadores, dejando atrás el paradigma neoliberal que por décadas mantuvo a millones en condiciones precarias.

Entre las acciones que han hecho posible esta mejora se encuentran: los incrementos históricos al salario mínimo, que ha recuperado en 131 por ciento su poder adquisitivo y ha permitido mejorar el ingreso de las familias mexicanas; la eliminación de la subcontratación, que no solo permitió el reconocimiento de las y los trabajadores por sus verdaderos patrones, sino que mejoró sus ingresos.

Los Programas para el Bienestar, como Jóvenes Construyendo el Futuro que ofrece capacitación para el trabajo a personas de 18 a 29 años de edad y logra que 7 de cada 10 aprendices encuentren un empleo o actividad productiva.

La disminución de la pobreza confirma que las políticas laborales justas y la distribución equitativa de la riqueza son las herramientas más efectivas para mejorar las condiciones de vida de la población. Este logro demuestra que el modelo neoliberal, que priorizó el mercado sobre el bienestar social, estaba profundamente equivocado.”<sup>1</sup>

### II. Problemática

Pero lo más importante, que se ha logrado sin aumentar los impuestos, en ese sentido “La presidenta de México, Claudia Sheinbaum Pardo, informó este miércoles 10 de septiembre de 2025 de dónde se obtendrán los recursos adicionales **que se planea recaudar el próximo año.**

Durante su conferencia de prensa matutina en Palacio Nacional, en la cual se explicó el Paquete Económico 2026, la mandataria mexicana descartó aumentos del IVA o el ISR, pues dijo que eso es lo que realmente afectaría a la gente.

Ante ello, dio a conocer que los recursos adicionales se recaudarán mediante acciones **contra la evasión de impuestos, ...**”

No estamos aumentando IVA, no estamos aumentando el ISR, que es lo que realmente afectaría a la gente. <sup>2</sup>

**Incluso cuando tomó posesión el pasado 1 de octubre de 2024, la presidenta Claudia Sheinbaum Pardo mencionó lo siguiente:**

“Otra de las prioridades del plan de gobierno es el fortalecimiento de las medidas contra la evasión fiscal. Las autoridades fiscales serán más estrictas para asegurar que tanto empresas como empresarios independientes cumplan con sus obligaciones fiscales. Esto significa que las medidas de control fiscal podrían intensificarse, lo que vuelve imprescindible tener la contabilidad en orden y cumplir de manera puntual con los pagos de impuestos?.” <sup>3</sup>

### III. Justificación de la reforma

Este gran esfuerzo, primero del presidente Andrés Manuel López Obrador y ahora de la presidenta Claudia Sheinbaum Pardo, debe contar con nuestro apoyo desde la trinchera en la que cada uno se desarrolla.

En ese sentido, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que:

#### **Artículo 31. Son obligaciones de los mexicanos:**

**IV. Contribuir para los gastos públicos, así de la Federación, como de los estados, de la Ciudad de México y del municipio en que residan, de la manera proporcional y equitativa que dispongan las leyes.**

Es decir, todos los mexicanos, en la medida de nuestras posibilidades, tenemos la obligación de pagar impuestos, los asalariados ya les descuentan de forma obligatoria el impuesto sobre la renta, los pequeños y medianos empresarios, profesionistas, trabajadores por su cuenta que estén dados de alta en hacienda y realizan su declaración anual, están cumpliendo con su obligación de contribuir con los gastos públicos, como establece nuestra Carta Magna.

Los jubilados y pensionados o las personas que no tienen un empleo formal, que apenas les da lo suficiente para vivir, junto con los distintos apoyos que entrega el Gobierno Federal se encuentran exentos.

Pero los profesionistas que no se dieron de alta en el Servicio de Administración Tributaria o falsean información para pagar menos o empresarios que fueron sorprendidos tratando de evadir impuestos de manera ilegal y están sometidos a procesos de cobro obligatorio de impuestos.

¿Tienen derecho a aspirar a un cargo público?

¿Tienen derecho a pretender vivir del erario, cuando nunca han contribuido con los gastos públicos, como establece nuestra Constitución?

#### **IV. Objetivo de la reforma**

Por eso hoy vengo a plantear ante esta asamblea que sea un requisito para ser candidato a un cargo de elección popular, incluyendo, en virtud de la Reforma Judicial, Magistrados o Jueces, que demuestren estar pagando impuestos o estar exentos de hacerlo.

Así también, para ser designado a un cargo público, no se puede pretender vivir del erario cuando jamás se contribuyó con el mismo.

Por lo anteriormente expuesto someto a la valoración del pleno del Poder Legislativo la siguiente

**Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona un último párrafo al artículo 31 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para evitar que evasores de su obligación de pagar impuestos, puedan ser candidatos a un cargo de elección popular o funcionarios públicos**

**Artículo Único.** Se adiciona un último párrafo al artículo 31 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para quedar como sigue:

**Artículo 31.** Son obligaciones de los mexicanos:

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

**IV.** Contribuir para los gastos públicos, así de la Federación, como de los Estados, de la Ciudad de México y del Municipio en que residan, de la manera proporcional y equitativa que dispongan las leyes.

**En el supuesto de esta fracción, la persona que no acredite estar pagando impuestos en cualquiera de las modalidades que establece la Ley o estar exento de hacerlo, no podrá ser registrada como candidata para cualquier cargo de elección popular, ni ser nombrada para empleo, cargo o comisión en el servicio público.**

#### **Transitorios**

**Primero.** Aprobado el presente decreto por el Constituyente Permanente y hecha la declaratoria correspondiente se remitirá a la presidenta de la República para su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

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

**Tercero.** Dentro de los sesenta días hábiles siguientes a la entrada en vigor de la presente reforma, el Congreso de la Unión deberá llevar a cabo las reformas conducentes al marco legal vigente, acordes con la misma.

**Notas**

1 <https://www.gob.mx/stps/prensa/historica-reduccion-de-la-pobreza-en-mexico-gracias-a-politicas-laborales-y-sociales-de-la-cuarta-transformacion?idiom=es>

2 <https://www.nmas.com.mx/economia/habra-aumento-de-iva-e-isr-en-2026-sheinbaum-explica-de-donde-saldran-recursos-adicionales/>

3 <https://impuestum.com/noticias/compromisos-economicos-y-fiscales-claudia-sheinbaum/>

Salón de sesiones de la honorable Cámara de Diputados, en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a 14 de octubre de 2025.

Diputado Agustín Alonso Gutiérrez (rúbrica)

QUE REFORMA LA FRACCIÓN VII DEL ARTÍCULO 30 DE LA LEY GENERAL DE EDUCACIÓN, A CARGO DE LA DIPUTADA BERTHA OSORIO FERRAL, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

La que suscribe, Bertha Osorio Ferral, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados, en ejercicio de la facultad conferida en los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como 6, numeral 1, fracción I, 77, numeral 1, y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta asamblea iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma la fracción VII del artículo 30 de la Ley General de Educación.

### Exposición de Motivos

En la nueva escuela mexicana, la educación física y el deporte se centran en el desarrollo integral de los estudiantes, promoviendo la inclusión, la salud, el bienestar socioemocional y el trabajo en equipo a través de un

enfoque activo y vivencial. Se busca que los estudiantes adquieran conocimientos, habilidades, actitudes y valores que fomenten estilos de vida saludables, la cooperación, la resiliencia y el respeto por la diversidad, fortaleciendo así la formación humanista y el desarrollo personal y social de las nuevas generaciones.

El deporte en nuestro país y en relación con las escuelas de educación básica, se fomenta el desarrollo integral de los estudiantes, ya que promueve habilidades físicas, motoras, cognitivas y socioemocionales, además de inculcar valores como el compañerismo y la responsabilidad; también contribuye a una mejor salud física y mental, reduce el estrés y la ansiedad, y enseña a resolver conflictos y a convivir pacíficamente, elementos fundamentales para su desarrollo como buenos y futuros ciudadanos.

“En un contexto donde la tecnología y la vida sedentaria ganan terreno, la educación física emerge como un pilar fundamental en las escuelas mexicanas. Más allá de promover la actividad física, esta disciplina no solo contribuye a la salud física, sino también al desarrollo cognitivo y emocional de los estudiantes”. A través del deporte los niños, niñas y adolescentes practican valores como la disciplina, el respeto, la solidaridad, la honestidad y el trabajo en equipo, características y valores indispensables para que se pueda integrar a la sociedad donde pertenece.

“En México, se asigna solo una hora a la semana de educación física para nivel primaria y dos horas para secundaria, lo cual, va en contra de las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS), que aboga por un promedio de una hora diaria de actividad física para niños, niñas y adolescentes. Este déficit en el tiempo dedicado a la actividad física puede tener consecuencias significativas en diversos aspectos de la salud, incluyendo el estado físico, la salud cardiovascular, la salud ósea, los resultados cognitivos, la salud mental y la reducción de la obesidad”. Además, con poco tiempo dedicado al deporte a través de la educación física, se limita el desarrollo a la resistencia y fuerza muscular, coordinación motriz, movilidad articular, contribuyendo el desarrollo saludable de los niños, niñas y adolescentes, esto, en el plano de la salud física.<sup>2</sup>

La **Constitución Política** establece en el **artículo 4o.:** “ Toda persona tiene derecho a la cultura física y a la

práctica del deporte. Corresponde al Estado su promoción, fomento y estímulo conforme a las leyes en la materia”. Con base en este precepto se puede determinar que el artículo 4° Constitucional, coloca al deporte al mismo nivel que otros derechos fundamentales, tales como la salud, la educación o la vivienda; declarando que toda persona sin distinción, tienen el derecho Constitucional de acceder y practicar actividades deportivas y recreativas.

También en la Ley General de Cultura Física y Deporte, cuyo artículo 1o. establece: “La presente Ley es de orden público e interés social y de observancia general en toda la República, reglamenta el derecho a la cultura física y el deporte reconocido en el artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, correspondiendo su aplicación en forma concurrente al Ejecutivo Federal, por conducto de la Comisión Nacional de Cultura Física y Deporte, las Autoridades de las entidades federativas, los Municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, así como los sectores social y privado, en los términos que se prevén”. Por lo tanto, esta ley también reconoce que todas las personas en nuestro país tienen derecho a la cultura física y al deporte, en apego al artículo 4° de la Constitución Mexicana, donde el estado debe ser uno de los principales promotores en fomentar y procurar toda actividad física y deportiva.

En esta ley en su artículo 3°, fracción II establece: “la cultura física y la práctica del deporte constituyen un elemento esencial de la educación”..., esto, al cumplir con funciones y características formativas enfocadas a fortalecer el desarrollo integral de los niños, niñas y adolescentes, pues el deporte no solo fortalece el cuerpo, también mejora la coordinación, memoria y disciplina, además de que se ponen en práctica valores como la perseverancia, la responsabilidad y el trabajo en equipo.

Esta ley, además, regula el trabajo y participación de Instituciones y autoridades como: “La Comisión Nacional de Cultura Física y Deporte (Conade), principal organismo encargado de coordinar políticas nacionales; los gobiernos estatales y municipales, que deben fomentar el deporte local y, las Asociaciones deportivas nacionales y federaciones, que organizan competencias y representan disciplinas ante organismos internacionales”. Todo esto en pro de fomentar la colaboración entre el sector público, privado y social,

creando instalaciones deportivas, programas deportivos y eventos en beneficio principalmente de la niñez y juventud del país.

En el Programa Sectorial de Educación 2020-2024, en el Objetivo prioritario 5, plantea “Garantizar el derecho a la cultura física y a la práctica del deporte de la población en México con énfasis en la integración de las comunidades escolares, la inclusión social y la promoción de estilos de vida saludables...”, “Deporte para todas y todos...”, esto debido a que el porcentaje de inactividad física en México no se modificó significativamente, lo que implica que los altos índices de sedentarismo siguen siendo alarmantes considerando el aumento de la obesidad en México, donde el número de personas mayores de 18 años con obesidad pasó de 20.5 millones en el 2012 a 24.3 millones en el 2016. Por otro lado, de acuerdo con los resultados reportados por el Módulo de Práctica Deportiva y Ejercicio Físico del Inegi, referente a la actividad física y la práctica deportiva en la vida diaria de las/los mexicanos, las estadísticas de 2017 muestran que 57.6 por ciento de la población mexicana de 18 años y más en áreas urbanas es inactiva físicamente, siendo esta cifra más baja que la reportada en 2016 (58.2 por ciento)”.<sup>3</sup>

Una forma de promover el deporte desde edades tempranas, como en la niñez y adolescencia, con más formalidad, interés y objetividad, es, enfocándose en las escuelas de educación básica, esto, con la **formación de clubes deportivos**, “los **clubes deportivos** son más que simples lugares donde se practica una disciplina atlética; son auténticas comunidades que reúnen a individuos con intereses y objetivos deportivos similares. En estas organizaciones hay una amplia gama de actividades y programas diseñados para satisfacer necesidades específicas, independientemente del nivel de habilidad o experiencia de la persona”. En este contexto formar clubes deportivos en los diferentes grados de educación básica se refuerza la enseñanza del trabajo en equipo, disciplina, respeto responsabilidad, esfuerzo y cooperación, entre otros valores que son fundamentales para una buena convivencia escolar y ciudadana.<sup>4</sup>

Las formaciones de clubes deportivos en la escuela de educación básica crearan identidad escolar, pertenencia y orgullo institucional, mejorará el ambiente escolar y la relación entre alumnos, maestros y familias, siendo estos clubes herramientas esenciales para fo-

mentar y cumplir con el derecho al deporte establecido en el artículo 4o. constitucional, donde se impulsa una educación más saludable, inclusiva e integral.

La formación de estos clubes deportivos impulsaría los deportes más populares y practicados en nuestro país, tales como el fútbol, voleibol y el basquetbol, estos deportes no solo complementarían la asignatura de educación física en las escuelas de educación básica, si no que permitiría detectar y desarrollar talentos deportivos, ofreciendo con equidad e inclusión, oportunidades de crecimiento personal y profesional a futuro inmediato.

El deporte más popular que se practica en México es el fútbol. “Este deporte es reconocido por otro nombre en el país que es soccer. Fue introducido a finales de 1800 y el primer partido tuvo lugar en 1862, en México. En 1983, el gobierno anunció el fútbol como deporte profesional masculino en México. Hay más de ocho millones de personas que juegan al fútbol. Este deporte es como una tradición para los mexicanos. México ha sido sede de la Copa del Mundo en dos ocasiones, y el Estadio Azteca de Ciudad de México es uno de los dos únicos estadios del mundo que han albergado dos veces la final masculina de la Copa del Mundo”. Deporte más popular y practicado desde la primaria y secundaria en las escuelas de educación básica.

El béisbol es desde hace tiempo uno de los deportes más populares en México, “con una rica historia que se remonta a más de un siglo. El deporte se introdujo en México durante la década de 1900, y el juego es jugado por casi 4 millones de personas en todo el país. El equipo de béisbol de México ganó tres veces la Serie del Caribe en un lapso de cuatro años, de 2013 a 2016. Existen dos ligas; una de verano, también conocida como la Liga Mexicana de Béisbol, y una de invierno conocida como la Liga Mexicana del Pacífico. El jugador más famoso y reconocido de México es Fernando Valenzuela”. Este deporte generalmente tiene más auge en los niños, niñas y adolescentes en los últimos grados de nivel de secundaria de educación básica.

El voleibol es un deporte que se juega en muchas partes de México, especialmente en las zonas costeras y en el contexto escolar. Aunque no tiene la misma magnitud de seguidores que otros deportes, sigue siendo

una actividad popular tanto en la playa como en espacios cerrados. La selección Mexicana de Voleibol ha tenido una notable presencia en torneos internacionales, lo que ha ayudado a mantener el interés por este deporte”. Este deporte generalmente lo practican niños, niñas y adolescentes de los últimos grados de educación primaria, retomando jugadores adolescentes, niños y niñas en todo el periodo del nivel de secundaria en la educación básica.<sup>5</sup>

Un dato y antecedente muy importante y que desde entonces se le ha dado realce e importancia al deporte en el país como eje fundamental en la formación integral en la educación, es que, “Durante la inauguración de los *Juegos deportivos nacionales escolares de la educación básica 2019*, aseguró que el Acuerdo Educativo Nacional, impulsado por el presidente de México, Andrés Manuel López Obrador, priorizará la práctica deportiva en todo el país y, especialmente, en los planteles escolares. “Vamos a incluir la activación física en primerísimo lugar, después la educación física la vamos a fortalecer como debe de ser y sin duda el deporte escolar...”, es decir, práctica del deporte y el impulso a la activación física a partir de este evento dejarían de estar olvidadas y se convertirán en un eje importante de la Nueva Escuela Mexicana, esto, confirmado por el aquel entonces titular de la Secretaría de Educación Pública, Esteban Moctezuma Barragán”. Luego entonces una forma eficaz de priorizar la práctica deportiva en nuestro país y en planteles escolares, principalmente de educación básica, es a través de la formación de clubes deportivos en las escuelas de educación básica, principalmente de los últimos tres grados de la educación primaria y en los tres grados correspondientes a la educación secundaria.<sup>6</sup>

Por las razones expuestas es necesario formar clubes deportivos en las escuelas de educación básica de nuestro país, pues la formación, desarrollo y puesta en práctica de estos clubes, fortalecerá principalmente la formación integral de los alumnos, tanto en lo físico, emocional y social, y que, además, los clubes deportivos fomentaran valores como la disciplina, cooperación, empatía, inclusión, respeto, trabajo en equipo, valores indispensables para un buen desarrollo de la convivencia escolar y el aprendizaje significativo, además, de estos clubes se podrán visualizar a niños, niñas y adolescentes con aptitudes deportivas que lo puedan llevar a futuro, a niveles deportivos olímpicos o profesionales.

## Fundamento y marco legal

En el ejercicio y facultad que me otorga el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción 1, 77, numeral 1 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados.

Por lo anterior someto a consideración al Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma la fracción VII del artículo 30 de la Ley General de Educación.

La adecuación normativa propuesta se presenta en el cuadro siguiente:

ARTÍCULO 30 DE LA LEY GENERAL DE EDUCACIÓN	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p><b>Artículo 30.</b> Los contenidos de los planes y programas de estudio de la educación que impartan el Estado, sus organismos descentralizados y los particulares con autorización o con reconocimiento de validez oficial de estudios, de acuerdo al tipo y nivel educativo, serán, entre otros, los siguientes:</p> <p>I. ... al VI ...</p> <p>VII. El fomento de la activación física, la práctica del deporte y la educación física;</p> <p>VIII. ... al XXV ...</p>	<p><b>Artículo 30.</b> Los contenidos de los planes y programas de estudio de la educación que impartan el Estado, sus organismos descentralizados y los particulares con autorización o con reconocimiento de validez oficial de estudios, de acuerdo al tipo y nivel educativo, serán, entre otros, los siguientes:</p> <p>I. ... al VI ...</p> <p>VII. El fomento de la activación física, la práctica del deporte <b>a través de la formación de clubes deportivos</b> y la educación física;</p> <p>VIII. ... al XXV ...</p>

## Denominación del proyecto de decreto

### Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma la fracción VII del artículo 30 de la Ley General de Educación

**Único.** Se **reforma** la fracción VII del artículo 30 de la Ley General de Educación, para quedar como sigue:

**Artículo 30.** Los contenidos de los planes y programas de estudio de la educación que impartan el Estado, sus organismos descentralizados y los particulares con autorización o con reconocimiento de validez oficial de estudios, de acuerdo con el tipo y nivel educativo, serán, entre otros, los siguientes:

**I. a VI. ...**

**VII.** El fomento de la activación física, la práctica del deporte **a través de la formación de clubes deportivos** y la educación física;

## VIII. a XXV. ...

### Transitorio

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

### Notas

1 <https://www.eleconomista.com.mx/opinion/La-crucial-importancia-de-la-educacion-fisica-en-Mexico-202311260068.html#:~:text=La%20obesidad%20infantil%20est%C3%A1%20en,%2C%20%2BFqu%C3%A9%20esperas%20para%20pedirlo?> Fecha de consulta: 7 de octubre de 2025.

2 <https://www.eleconomista.com.mx/opinion/La-crucial-importancia-de-la-educacion-fisica-en-Mexico-202311260068.html#:~:text=La%20obesidad%20infantil%20est%C3%A1%20en,%2C%20%2BFqu%C3%A9%20esperas%20para%20pedirlo?> Fecha de consulta: 7 de octubre de 2025.

3 [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/637401/Manual\\_de\\_Operacion\\_CEDEM.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/637401/Manual_de_Operacion_CEDEM.pdf) Fecha de consulta: 7 de octubre de 2025.

4 <https://cienciasdeportivas.com/tipos-funciones-clubes-deportivos/> Fecha de consulta: 7 de octubre de 2025.

5 <https://www.classiguest.com/blog/12-deportes-mas-practicados-en-mexico> Fecha de consulta: 7 de octubre de 2025.

6 <https://www.gob.mx/sep/articulos/boletin-no-91-practica-del-deporte-y-activacion-fisica-piedra-angular-de-la-nueva-escuela-mexicana-moctezuma-barragan> Fecha de consulta: 7 de octubre de 2025.

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 14 de octubre de 2025.

Diputada Bertha Osorio Ferral (rúbrica)

QUE ADICIONA EL PÁRRAFO SEGUNDO A LA FRACCIÓN XXI DEL ARTÍCULO 30 DE LA LEY GENERAL DE EDUCACIÓN, A CARGO DE LA DIPUTADA BERTHA OSORIO FERRAL, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

La que suscribe, Bertha Osorio Ferral, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados, en ejercicio de la facultad conferida en los artículos 71, fracción II y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como 6, numeral 1, fracción I, 77, numeral 1, y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados somete a consideración de esta soberanía iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona el párrafo segundo a la fracción XXI del artículo 30 de la Ley General de Educación.

### Exposición de Motivos

La educación cívica y ética en México busca formar ciudadanos responsables, íntegros y participativos, capaces de comprender y actuar en la sociedad de manera crítica y constructiva. Su objetivo principal es fomentar valores como el respeto, la justicia, la solidaridad y la democracia, así como el desarrollo de habilidades para la convivencia pacífica y la participación ciudadana.<sup>1</sup>

La formación cívica y ética en el devenir histórico de la educación en México ha respondido al proyecto del país establecido por la visión de cada época, como lo fue en 1857, donde las Leyes de Reforma y la Ley Lerdo de 1874 establecieron la separación de funciones entre la iglesia y el Estado, lo que propició la definición de una educación laica, de tal manera que la educación cívica buscó fomentar valores patrios hacia la nueva nación, a través de la creación de símbolos y héroes que favorecieran la identidad nacional; además de instruir a la población acerca de las reglas urbanas y las normas de convivencia social.

Para la época porfirista estuvieron presentes en la formación cívica y moral de los alumnos los valores rectores del gobierno: libertad, orden y progreso, mismos que están presentes en la formación ciudadana que constaba de dos elementos a educar en la escuela, la moral y el civismo; la moralidad era entendida como formación del carácter para promover conductas morales para la convivencia, y el civismo se refería al buen comportamiento en sociedad y en la familia, pa-

ra propiciar el orden y el progreso. En 1917 surge el nacionalismo revolucionario como política educativa, la educación ciudadana se configuró a partir del amor a la patria, para que en el futuro los ciudadanos velarían por las instituciones conformadas en la posrevolución, como la Secretaría de Educación Pública (SEP).

Para 2022 la educación básica, en el marco de la reforma educativa de la nueva escuela mexicana (NEM), realiza cambios sustantivos en el nuevo plan educativo, entre ellos la asignatura de formación cívica y ética, integra al campo formativo “Ética, Naturaleza y Sociedades”, este cambio obedece a un proyecto educativo que de acuerdo con la NEM (2023) tiene un enfoque crítico, humanista y comunitario, donde se puedan formar estudiantes con una visión integral, es decir, educar no solo para adquirir conocimientos y habilidades cognitivas sino también para conocerse, cuidarse y valorarse a sí mismos; aprender acerca de cómo pensar y no en qué pensar; ejercer el diálogo como base para relacionarse y convivir con los demás; adquirir valores éticos y democráticos; y colaborar e integrarse en comunidad para lograr la transformación social.<sup>2</sup>

Antes, la asignatura de educación cívica y ética venía como materia autónoma y sus contenidos se podía desarrollar de manera más específica y completa, por ejemplo, los valores, los cuales se podían analizar, desarrollar, poner en práctica y sobre todo este conocimiento, quedaba mejor asimilado para ponerlo en práctica por parte de los alumnos en el entorno socio-cultural en el que se desenvuelve.

Hoy en día al incluir a la asignatura de educación cívica y ética en un campo formativo, el conocimiento que adquieren los niños, niñas, jóvenes y adolescentes pasa a un segundo término, es decir, pasa de ser una asignatura autónoma a una asignatura complementaria, y los conocimientos se empiezan a adquirir de manera aislada y fragmentada, siendo que la asignatura de educación cívica y ética es de vital importancia en la formación, desarrollo y crecimiento del ser humano.

A través de la asignatura de educación cívica y ética los niños, niñas, jóvenes y adolescentes aprenden y ponen en práctica el aprendizaje de los valores, que hoy en día son una parte fundamental para su inclusión en la sociedad, porque a través de este conocimiento de valores podemos formar niños, niñas, adolescentes

y jóvenes empáticos, respetuosos, honestos, responsables, disciplinados y participativos dentro de su entorno social y cultural.

Hoy en día vivimos en una sociedad muy materializada y desvalorizada, donde es de vital importancia que los niños, niñas, adolescentes y jóvenes adquieran no tan solo el aprendizaje de los valores, si no que los puedan poner en práctica en su entorno social, motivo por el cual se pretende que la asignatura de educación cívica y ética se retome como asignatura principal e independiente dándole la misma importancia que se le da a las asignaturas de español y matemáticas. La asignatura de educación cívica y ética forma parte de desarrollo y crecimiento en su vida personal y social dentro de los distintos grupos sociales donde interactúa.

**Artículo 3o.** En su primera fracción establece que la educación inicial es un derecho de la niñez y será responsabilidad del Estado concientizar sobre su importancia.

“La educación se basará en el respeto irrestricto de la dignidad de las personas, con un enfoque de derechos humanos y de igualdad sustantiva. Tenderá a desarrollar armónicamente todas las facultades del ser humano y fomentará en él, a la vez, el amor a la Patria, el respeto a todos los derechos, las libertades, la cultura de paz y la conciencia de la solidaridad internacional, en la independencia y en la justicia; promoverá la honestidad, los valores y la mejora continua del proceso de enseñanza aprendizaje”, es decir la formación cívica así como la práctica de valores cívicos ayudaran a una mejor convivencia y valoración de estos valores en el entorno y desenvolvimiento del ser humano dentro de la sociedad a la que pertenece.

El **artículo 3o.** de la Carta Magna enfatiza que la educación básica debe partir de valores éticos y sociales; valores que sirvan para formar y construir una sociedad con pensamientos críticos, éticos, democráticos, con responsabilidad social, donde cada ciudadano obtenga una cultura de vida de legalidad, inclusión, equidad y derechos humanos. El artículo 3º busca que la educación básica promueva el desarrollo integral de la persona, no solo en lo intelectual, sino también en lo moral, social y físico.

**El civismo** “se refiere a las pautas mínimas de comportamiento social que permiten a los practicantes

convivir en sociedad de manera civilizada. El civismo nace de la relación de una persona con su localidad, nación y estado”, el civismo si lo observamos en la vida cotidiana, se centra en el respeto a las autoridades e instituciones, el cumplimiento de reglamentos, normas, respeto a la ley; y en la educación básica lo observamos cuando los niños, niñas, jóvenes y adolescentes conocen y respetan los símbolos patrios.<sup>3</sup>

**Moral** es el conjunto de costumbres y normas que se consideran «buenas» para dirigir o juzgar el comportamiento de las personas en una comunidad”, a diferencia de la educación cívica y ética, la moral varía desde el punto de vista cultural y religioso, lo que en una cultura ciertas acciones puedan ser buenas, para otra cultura pueden ser acciones moralmente malas, a diferencia de la educación cívica y ética que hacen referencia a derechos y deberes ciudadanos emanados de reglas, normas, leyes que buscan una buena convivencia de una comunidad o nación.<sup>4</sup>

“La formación cívica permite a los ciudadanos entender los derechos, deberes y leyes que rigen la sociedad, tal como están establecidos en la Constitución”, poner en práctica los valores cívicos, favorece la valoración y puesta en práctica de acciones constructivas y responsables que contribuyen a la resolución de problemas sociales y políticos que se presentan en nuestro entorno social, político y cultural.<sup>5</sup>

La formación ética se centra “en el desarrollo de valores que guían la conducta humana, como el amor, respeto, la equidad, la justicia, la libertad, la solidaridad y la diversidad. Estos principios ayudan a las personas a definir su carácter y orientar sus acciones hacia el bienestar colectivo”, los valores éticos permiten que una sociedad pueda convivir y desarrollarse en forma armónica, fomentando la cultura de la obediencia y respeto a las normas, obediencia y respeto esenciales para una convivencia pacífica dentro de una sociedad solidaria y organizada.<sup>6</sup>

La educación cívica y ética es prioritaria en la formación de alumnos de educación básica como personas activas, reflexivas, conscientes y responsables de sus actos; todos los conocimientos cívicos y éticos que el alumno adquiere, los utiliza de manera inmediata y directa en el contexto sociocultural en el que se desenvuelve, sin esos valores el alumno como parte de la sociedad, no podría adaptarse ni pertenecer a un grupo

social, empezando con la familia, su localidad y la escuela principalmente.

La asignatura de cívica y ética es de vital importancia en la formación de los alumnos, ya que, a través de esta, les permitirán y brindarán herramientas conductuales para un mejor desenvolvimiento y convivencia dentro de su contexto sociocultural en el que se desenvuelve, ya que, sin este conocimiento y aprendizaje no podría adaptarse ni pertenecer a los distintos grupos sociales en los que se desenvuelve.

Desde la educación básica con las materias de cívica y ética se fomenta a la integración y participación de los alumnos en sus primeros grupos sociales como la familia y amigos, esto, a través de los valores como el respeto, tolerancia, solidaridad, amistad, amor, entre otros, de manera armónica, justa, equitativa e inclusiva, reconociendo, además, sus derechos y obligaciones que tiene con su entorno social y cultural.

Por medio de la educación cívica, los alumnos reconocen el valor de las instituciones, y como estas sirven para regir la convivencia social, económica y política, garantizando el orden y la justicia de la sociedad, resolviendo conflictos, administrando recursos, manteniendo la estabilidad que requiere nuestro entorno social.

En una sociedad, donde las personas enfrentan de manera diaria, contextos de desigualdad, violencia, falta de participación e inclusión ciudadana, la de educación cívica y ética, obtienen una importancia medular, pues al tomar en cuenta estas materias, se involucran acciones y valores como el respeto, amor, justicia, tolerancia, solidaridad, honestidad, respeto, valores que son esenciales para la convivencia justa, equitativa, inclusiva y pacífica dentro de una sociedad democrática.

Ante la gran importancia y el impacto socio cultural que tiene la educación cívica y ética en nuestro contexto social, en la actualidad hay mucho desinterés social y educativo en nuestro país, muchas personas perciben los temas cívicos y éticos como algo ajeno a nuestro actuar diario, o dichos temas se consideran pocos relevantes en el impacto en nuestra vida diaria.

Muchos antivalores como la corrupción, la impunidad, deshonestidad, deslealtad, el *bullying* y falta de respeto a nuestros semejantes, contradicen los valores me-

xicanos que se han intentado inculcar en la educación de nuestro país, contra valores que desgraciadamente los vemos y adquirimos en los diferentes medios de comunicación y entretenimiento que están presentes en nuestra vida cotidiana.

Por ejemplo, hoy en día, la decadencia de la disciplina escolar propicia que las normas y reglamentos implementados en las instituciones escolares no se apliquen de forma justa y equitativa, la disciplina propicia el respeto a las normas, el respeto mutuo, y favorece un clima propicio para el aprendizaje educativo, sin embargo, parece que los antivalores valen más o son más importantes que los valores como la disciplina, pues es más sancionado aplicar la disciplina que aplicar un contravalor dentro de las instituciones educativas.

Es decir, la disciplina es un valor ético que “se refiere a una manera coordinada, ordenada y sistemática de hacer las cosas, de acuerdo con un método o código o alguna consideración del modo correcto de hacer las cosas”, valor que en la actualidad sucumbe fácilmente ante los antivalores que se practican y se inculcan de manera masiva fuera de la familia y del sistema educativo.<sup>7</sup>

Por razones como estas, la asignatura de educación cívica y ética adquiere demasiada importancia al aplicarla dentro del plan y programas de estudio, ya que ayudara a niños, niñas y adolescentes y jóvenes a conocer, aprender y sobre todo poner en práctica estos valores aprendidos, como son, por mencionar algunos: el respeto, amor, justicia, responsabilidad, tolerancia, honradez, lealtad, etc., identificando, la importancia de cada uno de estos valores e impidiendo que los alumnos sucumban de manera fácil ante los antivalores que existen hoy en día, lo que a su vez, propiciará relaciones interpersonales positivas alrededor de su entorno, social, cultural y político.

Los valores cívico y éticos que se enseñan en las escuelas muchas veces no se les da la continuidad o en ningún momento se fomenta su práctica en el hogar o en la localidad donde se desenvuelven los alumnos, por lo cual el necesario la colaboración en valores entre el sistema educativo con la familia y la sociedad, para que en la formación de las personas tengan una base justa, equitativa, inclusiva y democrática.

Por lo cual es necesario que se aborden los contenidos cívicos y éticos en los planes y programas desde el primer nivel de la educación básica, que es de preescolar hasta la secundaria, donde no solo se enseñen de manera teórica y sin carácter crítico, pues los valores cívicos y éticos se deben vincular con problemáticas sociales y culturales reales y actuales.

Trabajar con los valores cívicos y éticos desde la educación básica desde preescolar hasta secundaria, promueve poner en práctica valores enfocados a una vida de paz y a resoluciones no violentas de conflictos, en la familia, la escuela y en demás contextos socioculturales donde se desenvuelven los alumnos, siendo la educación cívica y ética una herramienta indispensable al construir una sociedad más justa, participativa, incluyente y democrática.

Por todo lo mencionado, analizado y expuesto referente a la asignatura de educación cívica y ética, nos damos cuenta que es de vital importancia, no tan solo aprenderla, si no, ponerla en práctica para que así forme parte esencial del aprendizaje y formación educativa de los niños, niñas, adolescentes y jóvenes, como una herramienta de apoyo, de técnicas para su desenvolvimiento y participación dentro de su entorno social en el que convive con los distintos grupos sociales que conforman a nuestra sociedad, incluyendo su familia, escuela y distintos grupos de convivencia.

Con la asignatura de educación cívica y ética podrán adquirir estas herramientas que le servirán para su desenvolvimiento, formación y desarrollo dentro de la sociedad a la que pertenece y no tan solo podrá aprenderlas, si no que podrá ponerlas en práctica, contribuyendo al cumplimiento y fortalecimiento de reglamentos, normas y leyes que nos rigen, y así, poder reducir los antivalores como la discriminación, violencia y desigualdad, los cuales están presentes de manera más constante en nuestra sociedad, hoy los niños, niñas, adolescentes y jóvenes, viven dentro de una sociedad desvalorizada totalmente, motivo por el cual es de vital importancia que se retome y refuerce esta asignatura como algo relevante en su formación personal y académica.

Por eso, la propuesta de esta iniciativa de que se incluya dentro del plan y programas de estudios a la asignatura de educación cívica y ética, como materia esencial e independiente al igual que las asignaturas de

español y las matemáticas, debido a la importancia y relevancia que la caracteriza como formación y desarrollo en el crecimiento, tanto académico como personal de los niños, niñas, adolescentes y jóvenes del país.

**Fundamento y marco legal**

En ejercicio de la facultad conferida en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como lo dispuesto en los artículos 6, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados.

Por lo expuesto someto a consideración del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona el párrafo segundo a la fracción XXI del artículo 30 de la Ley General de Educación.

La adecuación normativa propuesta se presenta a continuación en el siguiente cuadro comparativo:

ARTÍCULO 30 DE LA LEY GENERAL DE EDUCACION	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUUESTO
<p><b>Título Segundo De la nueva escuela mexicana</b> Del tipo de educación superior. <b>Capítulo V</b> De los planes y programas de estudio</p>	<p><b>Título Segundo</b> Del tipo de educación superior. <b>Capítulo V</b> De los niveles, modalidades y opciones.</p>
<p><b>Artículo 30.</b> Los contenidos de los planes y programas de estudio de la educación que imparten el Estado, sus organismos descentralizados y los particulares con autorización o con reconocimiento de validez oficial de estudios, de acuerdo al tipo y nivel educativo, serán, entre otros, los siguientes: <b>I. a XX ...</b></p> <p><b>XXI.</b> La promoción del valor de la justicia, de la observancia de la ley y de la igualdad de las personas ante ésta, la cultura de la legalidad, de la inclusión y la no discriminación, de la paz y la no violencia en cualquier tipo de sus manifestaciones, así como la práctica de los valores y el conocimiento de los derechos humanos para garantizar el respeto a los mismos.</p> <p><b>XXII. a XXV ...</b></p>	<p><b>Artículo 30.</b> Los contenidos de los planes y programas de estudio de la educación que imparten el Estado, sus organismos descentralizados y los particulares con autorización o con reconocimiento de validez oficial de estudios, de acuerdo al tipo y nivel educativo, serán, entre otros, los siguientes: <b>I. a XX ...</b></p> <p><b>XXI.</b> La promoción del valor de la justicia, de la observancia de la ley y de la igualdad de las personas ante ésta, la cultura de la legalidad, de la inclusión y la no discriminación, de la paz y la no violencia en cualquier tipo de sus manifestaciones, así como la práctica de los valores y el conocimiento de los derechos humanos para garantizar el respeto a los mismos.</p> <p><b>En los planes y programas se establecerá la inclusión de la educación cívica y ética en todos sus niveles como asignatura independiente, y deberá ser parte fundamental y obligatoria para la formación y aprendizajes de los niños, niñas adolescentes y jóvenes, logrando un mejor aprovechamiento de los valores como parte integral en la integración, desenvolvimiento y desarrollo dentro de su entorno social y cultural.</b></p> <p><b>XXII. a XXV ...</b></p>

**Denominación del proyecto de decreto**

**Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona el párrafo segundo a la fracción XXI del artículo 30 de la Ley General de Educación.**

**Único.** Se **adiciona** el párrafo segundo a la fracción XXI del artículo 30 de la Ley General de Educación, para quedar como sigue:

**Título Segundo  
Del Tipo de Educación Superior**

**Capítulo V  
De los Niveles, Modalidades y Opciones**

**Artículo 30.** Los contenidos de los planes y programas de estudio de la educación que impartan el Estado, sus organismos descentralizados y los particulares con autorización o con reconocimiento de validez oficial de estudios, de acuerdo con el tipo y nivel educativo, serán, entre otros, los siguientes:

**I. a XX. ...**

**XXI.** La promoción del valor de la justicia, de la observancia de la ley y de la igualdad de las personas ante ésta, la cultura de la legalidad, de la inclusión y la no discriminación, de la paz y la no violencia en cualquier tipo de sus manifestaciones, así como la práctica de los valores y el conocimiento de los derechos humanos para garantizar el respeto a los mismos.

**En los planes y programas se establecerá la inclusión de la educación cívica y ética en todos sus niveles como asignatura independiente, y deberá ser parte fundamental y obligatoria para la formación y aprendizajes de los niños, niñas adolescentes y jóvenes, logrando un mejor aprovechamiento de los valores como parte integral en la integración, desenvolvimiento y desarrollo dentro de su entorno social y cultural.**

**XXII. a XXV. ...**

**Transitorio**

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

**Notas**

1 Fecha de consulta: 7 de octubre de 2025, <https://www.significados.com/formacion-civica-y->

[etica/#:~:text=La%20construcci%C3%B3n%20de%20un%20car%C3%A1cter,entre%20otros](https://www.significados.com/formacion-civica-y-etica/#:~:text=La%20construcci%C3%B3n%20de%20un%20car%C3%A1cter,entre%20otros)

2 Fecha de consulta: 7 de octubre de 2025, <https://dgesum.sep.gob.mx/storage/recursos/planes2022/09RkV03nUH-4447.p>

3 Fecha de consulta: 7 de octubre de 2025, <https://es.wikipedia.org/wiki/Civismo>

4 Fecha de consulta: 7 de octubre de 2025, <https://es.wikipedia.org/wiki/Moral>

5 Fecha de consulta: 7 de octubre de 2025, <https://www.significados.com/formacion-civica-y-etica/#:~:text=La%20construcci%C3%B3n%20de%20un%20car%C3%A1cter,entre%20otros>

6 Fecha de consulta: 7 de octubre de 2025, <https://www.significados.com/formacion-civica-y-etica/#:~:text=La%20construcci%C3%B3n%20de%20un%20car%C3%A1cter,entre%20otros>

7 Fecha de consulta: 7 de octubre de 2025, <https://concepto.de/disciplina-2/#:~:text=Ver%20adem%C3%A1s:%20Autodisciplina,Disciplina%20como%20valor,manera%20ordenada%20y%20sistem%C3%A1tica%2C%20met%C3%B3dica>

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 14 de octubre de 2025.

Diputada Bertha Osorio Ferral (rúbrica)

QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES A LA LEY GENERAL EN MATERIA DE DELITOS ELECTORALES, A CARGO DEL DIPUTADO FRANCISCO ADRIÁN CASTILLO MORALES, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

Quien suscribe, diputado Francisco Adrián Castillo Morales, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, de la Cámara de Diputados de la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta honorable asamblea la siguiente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones a la Ley General en materia de Delitos Electorales, de acuerdo con la siguiente

### Exposición de Motivos

Antecedentes: Uno de los ejes de la “reforma judicial”, establece que el 1 de junio de 2025 se elegirá a la totalidad de ministros de la Suprema Corte; integrantes del Tribunal de Disciplina; vacantes de la Sala Superior; la totalidad de salas regionales del Tribunal Electoral, y la mitad de magistrados de y jueces de Distrito.

El siete de octubre del presente año, la presidenta constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, la doctora Claudia Sheinbaum Pardo, envió al Senado de la Republica iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley General de Instituciones y Procedimientos Electorales, consecuentemente el catorce de octubre del presente año, se publicó dicho decreto en el Diario Oficial de la Federación.

A la par de la entrada en vigor de dicha reforma, se apertura el registro de candidatas y candidatos para ocupar cargos dentro del Poder Judicial, puntualizando que se contó con una participación histórica de personas aspirantes para la renovación del Poder Judicial de la Federación, donde alrededor de más de 11 mil candidatas y candidatos, manifestaron su intención de ser parte de la “Transformación Judicial”, así las cosas, resulta urgente fortalecer el marco normativo, con ello garantizar elecciones libres, apegadas a derecho ponderando los derechos humanos de las y los mexicanos

Justificación: La FISEL anteriormente conocida como la FEPADE creada en julio del 94’ y adscrita a la Procuraduría General de la República, encuentra su mandamiento en forma mediante la ley publicada el día 20 de mayo del 2021, en donde se establecen las bases y lineamientos de la Fiscalía Especializada en materia de Delitos Electorales, esta es, la encargada de investigar y perseguir los delitos electorales establecidos en la Ley General en materia de Delitos Electorales, la Fiscalía en materia Electoral es un ente obligado en garantizar la equidad, legalidad y transparencia de las elecciones Federales y Locales en los casos que resulten de su competencia, contribuyendo a la legalidad de los procesos electorales en conjunto con el Instituto Nacional Electoral y el Tribunal Electoral del Poder Judicial del de la Federación. De igual forma en materia Local, cada entidad Federativa cuenta con su Fiscalía especializada en materia penal-electoral.

La última reforma a la Ley General en materia de Delitos Electorales, se realizó en el año 2021, en dicha reforma se establecieron sanciones económicas y delitos cometidos por servidores públicos y violencia política en razón del género en materia electoral, entre otras, se observa que dicha Ley faculta a la Fiscalía General de la República a emitir un plan estratégico y lineamientos de Procuración de Justicia en materia de prevención y persecución de delitos electorales, de igual forma se sientan las bases al marco normativo aplicable a las dependencias y entidades competentes en materia de delitos electorales.

No pasa desapercibido, para el grupo parlamentario de esta transformación que la consejera presidenta del Instituto Nacional Electoral reconoció que además de la complejidad operativa, que traerá consigo la elección de la “reforma judicial”, se está creando un marco normativo desde cero, así las cosas, se resalta que con la presente iniciativa se trabaja en un ámbito colaborativo institucional, para que todos los órganos encargados en garantizar el estado de derecho en las elecciones cuenten los elementos necesarios para el debido funcionamiento de su operatividad.

Por lo que, resulta prudente, adecuar el marco normativo al contexto actual originado con la denominada “reforma judicial”, es decir, la reforma instaurada por la cuarta transformación establece conceptos de avanzada en cuanto a la defensa de: a) derechos humanos y b) democracia participativa.

En el grupo parlamentario de Morena, estamos convencidos que se deben establecer en las Leyes Generales y Secundarias los lineamientos adecuados, dentro de la materia y traer consigo certidumbre jurídica y legalidad en los procesos electorales, así poder abarcar en un amplio espectro la esencia de la “reforma judicial”.

El respaldo del pueblo de México a la cuarta transformación, en el pasado proceso electoral debe verse reflejada en una legislación acorde al contexto actual, que permita que los jueces y/o personas juzgadoras (concepto introducido en la iniciativa publicada en el Diario Oficial de la Federación el 14 de octubre de 2024) actúen dentro del margen de las leyes aplicables, que al caso concreto es que, actúen dentro de lo permitido por las leyes en materia electoral.

Bajo ese contexto, se involucra a las personas juzgadoras que resulten candidatas y candidatos en la renovación del Poder Judicial, al ser sujetas dentro de los procesos electorales, por lo que, se busca que encuadren dentro de la Ley General en materia de Delitos, en acciones que pudiesen cometer de cara a la sociedad.

La presente iniciativa, busca establecer un marco judicial adecuado con los trabajos realizados en la implementación de la denominada “reforma judicial”, con ello se podrá contar con un correcto marco jurídico, en razón que la actual Ley General en materia de Delitos Electorales no contempla lo relativo a los supuestos de la elección de jueces y magistrados.

Al realizar los trabajos de la presente iniciativa se toma como base un verdadero “control de legalidad” que en la actualidad es calificado como “control de convencionalidad”, en lo tocante al establecer sujetos de sanción, tipificación, adecuación de formalidades esenciales de procedimiento, y que las mismas no sean contrarias a lo establecido por las leyes superiores, al aplicar dichos conceptos se garantizan los derechos humanos de todas las personas activas en los procesos electorales, en conclusión en la cuarta transformación estamos convencidos que los derechos político electorales, avanzan conforme al desarrollo social, que combate la corrupción y los privilegios, donde la tendencia es reconocerle al pueblo de México esos derechos que estuvieron en un sector privilegiado de la población, en Morena somos pioneros en establecer conceptos de democracia participativa, apegada a derecho.

Así las cosas, se busca proteger los derechos políticos electorales y de certeza jurídica de las más de 11 mil personas que se han registrados a el proceso de selección para ocupar un cargo de ministra o ministro de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, magistrada o magistrado de las Salas Superior y Regionales del Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación, magistrada o magistrado del Tribunal de Disciplina Judicial, magistrada o magistrado de Tribunales Colegiados de Circuito y Tribunales Colegiados de Apelación y jueza o juez de Distrito, ante el Comité de Evaluación, en virtud, que a juicio de los promoventes no se deben encuadrar en la figura de precandidatos, sino hasta el momento procesal en el que obtengan su declaración formal de parte el Organismo Electoral, previo resultado final dicho Comité y ratificación del Senado de la Republica.

Se busca homologar, la reforma presentada por la presidenta de México, a Ley General de Instituciones y Procedimientos Electorales el pasado catorce de octubre, concretamente en las modificaciones que sufrió el Capítulo Tercero denominado “de la organización de la elección”, concretamente en los artículos 506 y 507 de dicha ley, ya que del estudio de dichos artículos se encuentran que traen aparejada una prohibición para los sujetos activos que encuadren en el supuesto. Hecho lo anterior, dicha reforma a la Ley General en materia de Delitos Electorales resulta necesaria, pues las Fiscalías Especializadas en Materia Electoral de todo el país, necesitan contar con un marco normativo que no genere interpretaciones y que se les faculte en su mandamiento en forma, es decir su actuar en dicha elección extraordinaria.

En el grupo parlamentario de Morena, estamos convencidos que las reformas constitucionales propuestas por la cuarta transformación, son debidamente fundadas y motivadas, que encuentran sustento en el mandamiento popular y que los trabajos legislativos se están realizando desde una coordinación institucional donde se garantizan procesos electorales con eficiencia y eficacia, procesos electorales que fortalecen la confianza en la ciudadanía, en Morena defendemos la cultura democrática, la igual de género, la inclusión, que el pueblo de México sepa que todas y todos los ciudadanos tienen el derecho a votar y ser votados, que el pueblo de México sepa que las instituciones públicas de gobierno, que integran la cuarta transformación, llámese, organismos públicos electorales, Fiscalías

Electoral, Tribunales Constitucionales y sociedad civil, tendrán los elementos necesarios en la ley para un proceso electoral histórico, apegado a derecho y que todos los sujetos activos que participen estarán sujetos a la normativa interna sin impunidad.

Por lo que a continuación se muestra un cuadro comparativo que ilustra el planteamiento de las propuestas de modificación mencionadas en la presente exposición de motivos,

**Ley General en materia de Delitos Electorales**

LEY VIGENTE	PROPUESTA
<p>Artículo 1. Esta Ley es reglamentaria del artículo 73, fracción XXI, inciso a) de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de delitos electorales. Es de orden público y de observancia general en toda la República y tiene por objeto, en materia de delitos electorales, establecer los tipos penales, las sanciones, la distribución de competencias y las formas de coordinación entre los órdenes de gobierno. Además tiene como finalidad, en general, proteger el adecuado desarrollo de la función pública electoral y la consulta popular a que se refiere el artículo 35, fracción VIII de la Constitución</p>	<p>Artículo 1. Esta Ley es reglamentaria del artículo 73, fracción XXI, inciso a) de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de delitos electorales. Es de orden público y de observancia general en toda la República y tiene por objeto, en materia de delitos electorales, establecer los tipos penales, las sanciones, la distribución de competencias y las formas de coordinación entre los órdenes de gobierno. Además tiene como finalidad, en general, proteger el adecuado desarrollo de la función pública electoral <b>en la renovación de los poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial de la Federación, así como las correspondientes a los poderes Ejecutivo, Legislativo, Judicial y de los Ayuntamientos en los estados de la Federación, y de la Jefatura de Gobierno, diputadas y diputados al Congreso de la Ciudad de México, integrantes del Poder Judicial de la</b></p>
	<p><b>Ciudad de México y las personas titulares de las Alcaldías, se realizarán mediante elecciones libres, auténticas y periódicas, mediante sufragio universal, libre, secreto y directo, la consulta popular, y mecanismos de participación ciudadana a que se refiere el artículo 35, fracción VIII de la Constitución.</b></p>
<p>Artículo 3.- Para los efectos de esta Ley se entenderá por:</p> <p>I... a... XIV...</p> <p>...</p> <p><b>XVI.- SIN CORRELATIVO</b></p> <p><b>XVII.- SIN CORRELATIVO</b></p>	<p>Artículo 3.- Para los efectos de esta Ley se entenderá por:</p> <p>I... a... XV...</p> <p>...</p> <p><b>XVI... Candidato a personas Juzgadoras: Personas que buscan integrar el Poder Judicial de la Federación, o Judiciales locales, mediante el voto directo de la ciudadanía por mayoría relativa</b></p> <p><b>XVII.- Mecanismos de participación ciudadana; Es el derecho de las personas habitantes del Estado a participar en la vida comunitaria, mediante la presentación de propuestas a las Juntas, así como promover la vinculación de las autoridades con la ciudadanía que tengan como objeto fortalecer la planeación, ejecución, seguimiento y evolución de políticas públicas.</b></p>
<p>Artículo 7. Se impondrán de cincuenta a cien días multa y prisión de seis meses a tres años, a quien:</p> <p>I... a... XXI...</p>	<p>Artículo 7. Se impondrán de cincuenta a cien días multa y prisión de seis meses a tres años, a quien:</p> <p>I... a... XXI...</p>

<p>...</p> <p>XXII.- SIN CORRELATIVO</p>	<p>...</p> <p><b>XXII.- Al dirigente y/o empleado de algún partido político que manifiesté, apoye públicamente o utilice recursos públicos para fines de promoción y propaganda a favor o en contra de candidatura alguna de elección de personas integrantes del Poder Judicial,</b></p>
<p>Artículo 7 Bis. Se impondrá de trescientos a seiscientos días multa y prisión de cuatro a nueve años a quien, utilizando bienes, fondos, servicios o beneficios relacionados con programas sociales, ejerza cualquier tipo de presión sobre el electorado para votar o abstenerse de votar por una o un candidato, partido político o coalición, o bien para participar o abstenerse de participar en eventos proselitistas, o para votar o abstenerse de votar por alguna opción durante el procedimiento de consulta popular.</p>	<p>Artículo 7 Bis. Se impondrá de trescientos a seiscientos días multa y prisión de cuatro a nueve años a quien, utilizando bienes, fondos, servicios o beneficios relacionados con programas sociales, ejerza cualquier tipo de presión sobre el electorado para votar o abstenerse de votar por una o un candidato, partido político o coalición, <b>candidato a persona juzgadora</b> o bien para participar o abstenerse de participar en eventos proselitistas, o para votar o abstenerse de votar por alguna opción durante el procedimiento de consulta popular, <b>mecanismos de participación ciudadana y elecciones de personas integrantes del Poder Judicial.</b></p>
<p>Artículo 14. Se impondrá prisión de dos a nueve años, al precandidato, candidato, funcionario partidista o a los organizadores de actos de campaña que aproveche fondos, bienes o servicios en los términos de la fracción III del artículo 11 de esta Ley.</p>	<p>Artículo 14. Se impondrá prisión de dos a nueve años, al precandidato, candidato, funcionario partidista, <b>candidato a persona juzgadora</b> o a los organizadores de actos de campaña que aproveche fondos, bienes o servicios en los términos de la fracción III del artículo 11 de esta Ley</p>
<p>Artículo 20. Se impondrá de doscientos a cuatrocientos días multa y prisión de dos a nueve años, al servidor público</p>	<p>Artículo 20. Se impondrá de doscientos a cuatrocientos días multa y prisión de dos a nueve años, al servidor público que durante el procedimiento de consulta popular, <b>mecanismos de</b></p>

<p>que durante el procedimiento de consulta popular:</p> <p>I. Coacción, induzca o amenace a sus subordinados para que voten o se abstengan de votar por una opción dentro de la consulta</p> <p>II. Condicione la prestación de un servicio público, el cumplimiento de programas gubernamentales, el otorgamiento de concesiones, permisos, licencias, autorizaciones, franquicias, exenciones o la realización de obras públicas, en el ámbito de su competencia, a la emisión del sufragio a favor de una opción dentro de la consulta popular.</p>	<p><b>participación ciudadana y elección del poder judicial:</b></p> <p>I. Coacción, induzca o amenace a sus subordinados para que voten o se abstengan de votar por una opción dentro de la consulta popular, <b>mecanismos de participación ciudadana y elecciones de personas integrantes del Poder Judicial</b></p> <p>II. Condicione la prestación de un servicio público, el cumplimiento de programas gubernamentales, el otorgamiento de concesiones, permisos, licencias, autorizaciones, franquicias, exenciones o la realización de obras públicas, en el ámbito de su competencia, a la emisión del sufragio a favor de una opción dentro de la consulta popular <b>mecanismos de participación ciudadana y elecciones de personas integrantes del Poder Judicial.</b></p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p><b>CAPÍTULO III DE LA ELECCION A CARGOS DEL PODER JUDICIAL</b></p> <p><b>Artículo 27.- Las personas registradas ante los comités de Evaluación para participar en la renovación del poder judicial no se consideran precandidatos en</b></p>

SIN CORRELATIVO	términos de la fracción XIII del artículo 3 de la presente Ley.  Artículo 28.- Se impondrán de cincuenta a cien días multa y prisión de seis meses a tres años, a quien contrate por sí o por interpósita persona tiempos de radio y televisión para fines de promoción de las personas candidatas, así como de espacios publicitarios y de promoción personal en medios de comunicación impresos o digitales, difunda propaganda, con fines a la renovación del poder judicial.
SIN CORRELATIVO	Artículo 29.- Se impondrán de cincuenta a cien días multa y prisión de seis meses a tres años, a quien entregue, difunda propaganda electoral distinta a lo señalado en el artículo 508 de la Ley General de Instituciones y Procedimientos Electorales.

Por lo expuesto, someto a la consideración de esta soberanía, siguiente proyecto de

### Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones a la Ley General en materia de Delitos Electorales.

**Artículo único.** Se **adiciona** los artículos 3, 7, el Capítulo III, De la elección a cargos del poder judicial, con los artículos 27, 28, 29, se **reforma** los artículos 1, 7 Bis, 14 y 20 de la Ley General en materia de Delitos Electorales, para quedar como sigue:

Artículo 1.- Esta ley es reglamentaria del artículo 73, fracción XXI, inciso a) de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de delitos electorales. Es de orden público y de observancia general en toda la República y tiene por objeto, en materia de delitos electorales, establecer los tipos penales, las sanciones, la distribución de competencias y las formas de coordinación entre los órdenes de gobierno. Además tiene como finalidad, en general, proteger el adecuado desarrollo de la función pública electoral **en la renovación de los Poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial de la Federación, así como las correspondientes a los Poderes Ejecutivo, Legislativo, Judicial y de los ayuntamientos en los estados de la Federación, y de la jefatura de gobierno, diputadas y diputados al Congreso de la Ciudad de México, integrantes del Poder Judicial de la Ciudad de México y las personas titulares de las alcaldías, se realizarán mediante elecciones libres, auténticas y periódicas, mediante sufragio universal, libre, secreto y directo, la consulta popular, y mecanismos de**

**participación ciudadana** a que se refiere el artículo 35, fracción VIII de la Constitución

Artículo 3. Para los efectos de esta Ley se entenderá por:

I. a XV...

...

**XVI. Candidato a personas juzgadoras: Personas que buscan integrar el Poder Judicial de la Federación, o Judiciales locales, mediante el voto directo de la ciudadanía por mayoría relativa**

**XVII.- Mecanismos de participación ciudadana; Es el derecho de las personas habitantes del Estado a participar en la vida comunitaria, mediante la presentación de propuestas a las Juntas, así como promover la vinculación de las autoridades con la ciudadanía que tengan como objeto fortalecer la planeación, ejecución, seguimiento y evolución de políticas públicas.**

Artículo 7.- Se impondrán de cincuenta a cien días multa y prisión de seis meses a tres años, a quien:

I. a XXI...

...

**XXII.- Al dirigente y/o empleado de algún partido político que manifesté, apoye públicamente o utilice recursos públicos para fines de promoción y propaganda a favor o en contra de candidatura alguna de elección de personas integrantes del Poder Judicial,**

Artículo 7 Bis.- Se impondrá de trescientos a seiscientos días multa y prisión de cuatro a nueve años a quien, utilizando bienes, fondos, servicios o beneficios relacionados con programas sociales, ejerza cualquier tipo de presión sobre el electorado para votar o abstenerse de votar por una o un candidato, partido político o coalición, **candidato a persona juzgadora** o bien para participar o abstenerse de participar en eventos proelitistas, o para votar o abstenerse de votar por alguna opción durante el procedimiento de consulta popular, **mecanismos de participación ciudadana y elecciones de personas integrantes del Poder Judicial.**

Artículo 14.- Se impondrá prisión de dos a nueve años, al precandidato, candidato, funcionario partidista, **candidato a persona juzgadora** o a los organizadores de actos de campaña que aproveche fondos, bienes o servicios en los términos de la fracción III del artículo 11 de esta Ley

Artículo 20.- Se impondrá de doscientos a cuatrocientos días multa y prisión de dos a nueve años, al servidor público que, durante el procedimiento de consulta popular, **mecanismos de participación ciudadana y elección del poder judicial:**

I. Coaccione, induzca o amenace a sus subordinados para que voten o se abstengan de votar por una opción dentro de la consulta popular, **mecanismos de participación ciudadana y elecciones de personas integrantes del Poder Judicial.**

II. Condicione la prestación de un servicio público, el cumplimiento de programas gubernamentales, el otorgamiento de concesiones, permisos, licencias, autorizaciones, franquicias, exenciones o la realización de obras públicas, en el ámbito de su competencia, a la emisión del sufragio a favor de una opción dentro de la consulta popular **mecanismos de participación ciudadana y elecciones de personas integrantes del Poder Judicial.**

### Capítulo III

#### De la elección a cargos del Poder Judicial

Artículo 27.- Las personas registradas ante los Comités de Evaluación para participar en la renovación del poder judicial no se consideran precandidatos en términos de la fracción XIII del artículo 3 de la presente ley.

Artículo 28.- Se impondrán de cincuenta a cien días multa y prisión de seis meses a tres años, a quien contrate por sí o por interpósita persona tiempos de radio y televisión para fines de promoción de las personas candidatas, así como de espacios publicitarios y de promoción personal en medios de comunicación impresos o digitales, difunda propaganda, con fines a la renovación del poder judicial.

Artículo 29.- Se impondrán de cincuenta a cien días multa y prisión de seis meses a tres años, a quien entregue, difunda propaganda electoral distinta a

#### lo señalado en el artículo 508 de la Ley General de Instituciones y Procedimientos Electorales.

#### Transitorios

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

**Segundo.** Se derogan todas las disposiciones que se opongan al presente decreto.

#### Notas

1 [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/938964/RE-FORMA\\_AL\\_PODER\\_JUDICIAL\\_CS.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/938964/RE-FORMA_AL_PODER_JUDICIAL_CS.pdf)

2 [https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/66/1/2024-10-07-1/assets/documentos/Iniciativa\\_procedimientos\\_electorales.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/66/1/2024-10-07-1/assets/documentos/Iniciativa_procedimientos_electorales.pdf)

3 [https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5741085&fecha=14/10/2024#gsc.tab=0](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5741085&fecha=14/10/2024#gsc.tab=0)

4 <https://comunicacionsocial.senado.gob.mx/informacion/comunicados/10537-comite-de-evaluacion-da-a-conocer-lista-preliminar-de-aspirantes-para-la-renovacion-del-poder-judicial>

5 <https://centralectoral.ine.mx/2024/09/19/ine-da-primeros-pasos-para-organizar-la-primera-eleccion-de-jueces-magistrados-y-ministros-del-poder-judicial-de-la-federacion-guadalupe-taddei/>

6 <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGIPE.pdf>

7 [https://fgr.org.mx/swb/fisel/Que\\_es\\_un\\_delito\\_Electoral](https://fgr.org.mx/swb/fisel/Que_es_un_delito_Electoral)

Dado en la Ciudad de México dentro del Palacio Legislativo de San Lázaro, a 14 octubre de 2025.

Diputado Francisco Adrián Castillo Morales (rúbrica)

QUE REFORMA Y ADICIONA LA FRACCIÓN IX AL ARTÍCULO 82 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA ELEGIBILIDAD, A CARGO DE LA DIPUTADA FLOR DE MARÍA ESPONDA TORRES, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

Quien suscribe, diputada Flor de María Esponda Torres, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión. De conformidad con lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, y 72, inciso h, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como del artículo 6, numeral 1, y los artículos 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de la asamblea la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma y adiciona la fracción IX al artículo 82 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de elegibilidad, al tenor de la siguiente

### Exposición de Motivos

La Real Academia Española define a la evasión fiscal como: “el incumplimiento culpable de la obligación tributaria válidamente surgida de la realización del hecho imponible”. Mientras el Diccionario Jurídico Mexicano (UNAM, 2003) la define como “cualquier acto, comisivo u omisivo, por parte del contribuyente que infrinja o viole una norma fiscal, resultando en la sustracción total o parcial de una riqueza imponible al pago del tributo establecido por ley.”<sup>1</sup>

Este concepto lleva implícito una conducta dolosa por parte de los contribuyentes físicos o morales quienes por medios fraudulentos o por medio de ocultamientos deliberados evitan el pago de sus impuestos, provocando un deterioro económico en las finanzas públicas, lo que es considerado en nuestro país como un delito.

En este sentido, la evasión fiscal no solo es evidencia del deterioro de los principios de responsabilidad social también refleja, la falta de compromiso con la comunidad y el desinterés por los asuntos de carácter colectivo. Este problema es tan viejo como los impuestos mismos, impactando negativamente sobre el crecimiento y desarrollo de los países, ya que a medida que los gobiernos dejan de percibir ingresos se encuentran en una situación menos favorable para cumplir sus funciones.

La Organización de las Naciones Unidas hace mención que el costo regional de la evasión y elusión fiscal alcanzó un 6,3 por ciento del producto interno bruto de América Latina, lo que equivale a 335.000 millones de dólares.<sup>2</sup> En el caso de nuestro país, la evasión fiscal en 2021 alcanzó 1,4 billones de pesos (unos 69.095 millones de dólares) lo que equivale al 6 por ciento del producto interno bruto (PIB) nacional, datos de la firma de asesoría Fixat.<sup>3</sup>

Sumado a lo anterior, aun alcanzando grandes logros en el combate de la evasión fiscal por parte del Gobierno de México y de sus esfuerzos por limitar el fenómeno, este continúa siendo de magnitudes considerables, si se tiende al bajo nivel de recaudación logrado, en términos del Producto Interno Bruto (PIB). El promedio de recaudación de los países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) alcanza 34.2 por ciento, en México esta proporción llega a la mitad de dicho porcentaje.<sup>4</sup>

Un claro ejemplo de lo antes mencionado sucedió durante el sexenio del expresidente Enrique Peña Nieto, donde la evasión fiscal ascendió a 4.1 billones de pesos, y en ese periodo, de una potencial recaudación de 18.7 billones, sólo se lograron captar 14.6 billones. Tan solo en 2018 se calculó que la evasión en ese año fue de 619 mil 622 millones de pesos.<sup>5</sup>

Es importante mencionar que entre los años del 2007 al 2015, El Gobierno de México perdonó 274.000 millones de pesos en impuestos, unos 13.000 millones de dólares, que fueron en condonaciones de deudas a grandes empresas, entidades públicas, clubes de fútbol, así como a personalidades de la política y de la cultura.

En julio de 2024, en conferencia mañanera el entonces presidente Andrés Manuel López Obrador, mencionó que trece grades contribuyentes debían al fisco una suma por casi 130 mil millones de pesos, que estaban en litigio ante el Poder Judicial para recuperar tales recursos, pero varios de esos procesos habían sido frenados por jueces al posponer o no dar fechas de audiencias.<sup>6</sup>

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 31, fracción IV, establece la obligación que tienen los mexicanos de contribuir para los gastos públicos del país, conforme a las leyes vigentes.

Actualmente, de las contribuciones hechas por los ciudadanos, sobresalen las realizadas a través del pago de los impuestos, los cuales financian en promedio dos terceras partes de los ingresos presupuestarios totales.<sup>7</sup>

Artículo 31, fracción IV: “Contribuir para los gastos públicos, así de la Federación, como de los Estados, de la Ciudad de México y del Municipio en que residan, de la manera proporcional y equitativa que dispongan las leyes”.<sup>8</sup>

Por tal motivo, se vuelve indispensable que cualquier mexicano o mexicana que tenga intenciones de participar activamente en la vida pública y política del país como representante, cumpla con las obligaciones establecidas en la carta magna, demostrando su compromiso real con la legalidad y la justicia. Asegurando que su representación se ejerza con autoridad moral y pleno respeto a las instituciones.

Sumado a lo anterior, la Suprema Corte de Justicia de la Nación, precisó en la tesis de rubro “Proporcionalidad y Equidad Tributarias establecidas en el artículo 31, fracción IV, constitucional.” que el principio de proporcionalidad radica, medularmente, en que los sujetos pasivos deben contribuir a los gastos públicos en función de su respectiva capacidad económica, debiendo aportar una parte justa y adecuada de sus ingresos, utilidades o rendimientos, lo que significa que los tributos deben establecerse de acuerdo con la capacidad económica de cada sujeto pasivo, de manera que las personas que obtengan ingresos elevados tributen en forma cualitativamente superior a los de medianos y reducidos ingresos.<sup>9</sup>

El actual sistema electoral mexicano, la elección más importante o de mayor interés social, es el proceso electoral donde se elige a la persona titular del Poder Ejecutivo Federal, que es un órgano unitario es decir su titular es una sola persona. Tal como lo establece el Artículo 80. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículo 80. Se deposita el ejercicio del Supremo Poder Ejecutivo de la Unión en un solo individuo, que se denominará “presidente de los Estados Unidos Mexicanos.”<sup>10</sup>

En este sentido, la figura presidencial, por su carácter unitario que lo diferencia de los otros Poderes (el Le-

gislativo y Judicial) y por el propio diseño institucional tiende a la concentración de un amplio número de competencias, facultades, obligaciones y supuestos de responsabilidad a ejercerse en materias y espacios específicos. Solo el presidente puede sancionar leyes, nombrar y remover secretarios de Estado, Conceder privilegios exclusivos por tiempo limitado, conceder indultos o celebrar tratados internacionales a nombre de los Estados Unidos Mexicanos.<sup>11</sup>

El marco constitucional actualmente, en su artículo 82, consta de ocho fracciones que definen los requisitos para ser presidente, tal como se muestra a continuación:

Artículo 82. Para ser presidente se requiere:

I. Ser ciudadano mexicano por nacimiento, en pleno goce de sus derechos, hijo de padre o madre mexicanos y haber residido en el país al menos durante veinte años.

II. Tener 35 años cumplidos al tiempo de la elección;

III. Haber residido en el país durante todo el año anterior al día de la elección. La ausencia del país hasta por treinta días, no interrumpe la residencia.

IV. No pertenecer al estado eclesiástico ni ser ministro de algún culto.

V. No estar en servicio activo, en caso de pertenecer al Ejército, Fuerza Aérea, Armada y Guardia Nacional, seis meses antes del día de la elección.

VI. No ser titular de una Secretaría de Estado o Subsecretaría, o de la Fiscalía General de la República, o del poder ejecutivo de alguna entidad federativa, a menos de que se separe de su puesto seis meses antes del día de la elección;

VII. No estar comprendido en alguno de los impedimentos previstos en el artículo 83 de esta Constitución, y

VIII. No tener o haber tenido en los últimos tres años anteriores al día de la elección un vínculo de matrimonio o concubinato o unión de hecho, o de parentesco por consanguinidad o civil en línea rec-

ta sin limitación de grado y en línea colateral hasta el cuarto grado o de afinidad hasta el segundo grado, con la persona que está ejerciendo la titularidad del Ejecutivo federal.<sup>12</sup>

Por lo cual se vuelve sumamente necesario que quienes aspiren a ocupar la presidencia de la república, sean individuos que estén al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones fiscales y no hayan sido sancionado por actos de evasión o incumplimiento tributario.

A fin de dar mayor referencia a la iniciativa que se propone, se incorpora el siguiente cuadro comparativo:

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS	
Texto Vigente	Texto Propuesto
Artículo 82. ...	Artículo 82. ...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
Sin correlativo.	<b>IX. Estar al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones fiscales y no haber sido sancionado por actos de evasión o incumplimiento tributario doloso.</b>

Por lo antes fundamentado y motivado, me permito someter a consideración de la honorable asamblea la siguiente:

**Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma y adiciona la fracción IX al artículo 82 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de elegibilidad**

**Artículo Único.** Se adiciona la fracción IX al artículo 82 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para quedar como sigue:

**Artículo 82. ...**

...

...

...

...

...

...

...

....

**IX. Estar al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones fiscales y no haber sido sancionado por actos de evasión o incumplimiento tributario doloso.**

**Transitorios**

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

**Segundo.** El Congreso de la Unión deberá, en un plazo de ciento ochenta días naturales contados a partir de la entrada en vigor de este Decreto, realizar las adecuaciones normativas necesarias para armonizar las leyes en la materia con el contenido del presente decreto.

**Tercero.** Las legislaturas de las entidades federativas deberán realizar las adecuaciones normativas necesarias para cumplir con lo previsto en el presente decreto, dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la publicación de este ordenamiento.

**Notas**

1 Fondo Editorial para la Investigación Académica (Foneia). Derechos humanos en el ejercicio de la administración pública, Capítulo IV, Análisis de la evasión fiscal y sus implicaciones en el desarrollo social y económico en México. [Consultado el 7 de septiembre del 2025] en: <https://www.foneia.org/omp/index.php/foneia/catalog/download/dhap/dhacp4/755?inline=1> P.2.

2 Naciones Unidas. Combatir la evasión fiscal ayudará a financiar el desarrollo sostenible en América Latina. [Consultado el 7 de septiembre del 2025] en: <https://news.un.org/es/story/2019/03/1453471>

3 Los Ángeles Times. La evasión fiscal en México representa el 6 % del PIB, según compañía Fixat. [Consultado el 7 de septiembre del 2025] en: <https://www.latimes.com/espanol/mexico/articulo/2021-07-23/la-evasion-fiscal-en-mexico-representa-el-6-del-pib-segun-compania-fixat>

4 Centro de Estudios de las Finanzas Públicas. Pago de impuestos y la Evasión Fiscal en México. [Consultado el 7 de septiembre del 2025] en: <https://www.cefp.gob.mx/publicaciones/documento/2019/cefp0132019.pdf> P.4.

5 La Jornada. La evasión fiscal en el sexenio de Peña Nieto ascendió a 4.1 billones de pesos. [Consultado el 7 de septiembre del 2025] en: <https://www.jornada.com.mx/2020/02/24/politica/005n1pol>

6 La Jornada. Trece grandes contribuyentes deben al fisco casi 130 mil mdp: AMLO. [Consultado el 7 de septiembre del 2025] en: <https://www.jornada.com.mx/noticia/2024/07/18/politica/trece-grandes-contribuyentes-deben-al-fisco-casi-130-mil-mdp-amlo-9975>

7 Óp. Cit. Centro de Estudios de las Finanzas Públicas. [Consultado el 7 de septiembre del 2025] en: <https://www.cefp.gob.mx/publicaciones/documento/2019/cefp0132019.pdf> Página 4.

8 Cámara de Diputados. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. [Consultado el 7 de septiembre del 2025] en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf> Página 45.

9 Revilla de la Torre, Jorge Luis. La necesidad de implementar el concepto del derecho al mínimo vital en la legislación tributaria mexicana. [Consultado el 07 de septiembre del 2025] en: <https://www.scjn.gob.mx/sites/default/files/transparencia/documentos/becarios/188jorge-luis-revilla-de-la-torre.pdf> Página 2.

10 Cámara de Diputados. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. [Consultado el 7 de septiembre del 2025] en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf> Página 80.

11 Cossío Díaz, José Ramón. Su investidura Presidencial. UNAM. [Consultado el 7 de septiembre del 2025] en: <https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/hechos-y-derechos/article/view/16805/17362>

12 Op. Cit. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Páginas 83-84.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 14 de octubre de 2025.

Diputada Flor de María Esponda Torres (rúbrica)

QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY FEDERAL DE PROTECCIÓN AL CONSUMIDOR, EN MATERIA DE PUBLICIDAD ENGAÑOSA AMBIENTAL, A CARGO DE LA DIPUTADA ALEJANDRA CHEDRAUI PERALTA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

Quien suscribe, Alejandra Chedraui Peralta, diputada federal, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en los artículos 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía la siguiente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Federal de Protección al Consumidor, en materia de publicidad engañosa ambiental, al tenor de la siguiente

### Exposición de Motivos

El mercado mundial ha experimentado en los últimos años un notable incremento en la oferta de productos y servicios que se presentan como “ecológicos”, “sustentables” o “amigables con el medio ambiente”. Según la Encuesta Global de Sostenibilidad de Nielsen, el 73 por ciento de los consumidores mexicanos prefiere adquirir bienes con atributos sustentables, incluso pagando un precio mayor.<sup>1</sup> Este interés ciudadano refleja una conciencia creciente sobre la crisis climática y la necesidad de transitar hacia patrones de consumo responsables.

Sin embargo, esta demanda ha dado lugar a prácticas desleales conocidas como *greenwashing*, que consisten en difundir afirmaciones ambientales falsas, vagas o no verificables, con el fin de inducir a error al consumidor. El problema es de alcance global: un estudio de la Comisión Europea, encontró que el 53 por ciento de las declaraciones ambientales analizadas en el mercado europeo eran engañosas o carentes de evidencia, mientras que en el 40 por ciento de los casos no se aportó prueba alguna que las respaldara. <sup>2</sup>

En Reino Unido, la Competition and Markets Authority concluyó en 2021 que cuatro de cada diez mensajes verdes en publicidad podían inducir a error. <sup>3</sup> En Estados Unidos, la Federal Trade Commission (FTC) ha impuesto sanciones a empresas que usaron etiquetas ambientales sin certificación oficial, mediante la aplicación de sus Green Guides. <sup>4</sup>

México no es ajeno a este fenómeno. La Procuraduría Federal del Consumidor (Profeco) ha detectado un número creciente de quejas sobre publicidad ambiental en rubros como alimentos, plásticos biodegradables, bebidas y productos de limpieza. Muchas de estas prácticas carecen de validación técnica o respaldo normativo, lo que representa un riesgo para los consumidores, genera competencia desleal y debilita la confianza en el mercado.

El impacto económico tampoco es menor: estudios estiman que empresas que recurren al *greenwashing* logran incrementar hasta en 30 por ciento sus ventas frente a competidores responsables, desincentivando la innovación en procesos realmente sostenibles. Y de conformidad a lo que señala Gardena Transparencia “el *greenwashing* no solo engaña a los consumidores, sino que también perjudica a las empresas que realmente están haciendo esfuerzos significativos por ser sostenibles. Además, retrasa el progreso hacia una economía más circular y ecológica, ya que desvía la atención de los problemas ambientales reales”.

Asimismo, el estampado engañoso puede tener varios efectos negativos en la economía local como pueden ser algunos de los siguientes ejemplos:

- **Competencia desleal:** Las empresas que usan estampados engañosos suelen ofrecer positivismo al planeta, o que no perjudica al ambiente porque no cumplen con los estándares que anuncian. Estos ne-

gocios perjudican mas que nada a la sociedad, ya que hacen que los ciudadanos confíen en esa publicidad que están innovando y que no hace para nada bien al ambiente, al contrario, perjudican con tal de que confíen en dicha empresa.

- **Freno al desarrollo sostenible:** Algunas veces, el estampado engañoso está relacionado con falsas promesas ecológicas o de comercio justo. Esto puede desincentivar a los productores locales a adoptar prácticas sostenibles si ven que no hay recompensa comercial por hacerlo. Esto provoca que no haya innovación sustentable en la economía local.

El enfoque ciudadano frente a la publicidad ambiental engañosa es clave para cambiar el comportamiento empresarial y promover leyes más claras. La vigilancia social, el consumo informado y la denuncia activa son herramientas que empoderan a la sociedad frente al abuso del marketing verde.

Profeco tiene facultades legales para actuar contra el etiquetado ambiental engañoso. Puede revisar afirmaciones como ecológico, orgánico o biodegradable y sancionar cuando no estén respaldadas, imponiendo multas, ordenando retirar la publicidad o etiquetado, o exigiendo campañas correctivas.

La responsabilidad de evitar el *greenwashing* también recae en los consumidores, quienes deben de estar informados y asegurarse de que los productos que adquieren realmente generan un impacto positivo al planeta, y que no lo dañen.

Bajo esta premisa, México enfrenta una significativa laguna legal en materia de publicidad ambiental, la cual da pie a tres problemáticas principales que convergen en un mismo punto: la urgente necesidad de regular el *greenwashing*.

En primer término, se observa una clara afectación a los derechos de los consumidores. Ciudadanos cada vez más interesados en optar por un consumo responsable se encuentran con un mercado saturado de mensajes que utilizan expresiones anteriormente señaladas de manera libre y arbitraria, al no existir criterios claros, verificables o reconocidos oficialmente que delimiten su uso. De tal modo que, esta situación vulnera de forma directa su derecho a la información veraz (protegido constitucionalmente) y, paralelamente, vul-

nera la confianza en el dinamismo del mercado, dejando al consumidor sin herramientas fiables para discernir.

Asimismo, esta falta de regulación específica provoca una palpable distorsión de la competencia leal. En este sentido, las empresas que realizan esfuerzos e inversiones reales para reducir su huella ambiental se ven, irónicamente, en desventaja frente a aquellas que, mediante simples y engañosas estrategias de marketing, logran posicionar sus productos sin asumir los costos inherentes a los procesos productivos genuinamente sustentables. Por consiguiente, esta práctica se erige como un acto de competencia desleal que, lejos de fomentar la innovación, la inhibe y frena el crecimiento de industrias verdaderamente verdes, premian-do el discurso vacío sobre la acción concreta.

Adicionalmente, el greenwashing genera un severo impacto ambiental indirecto. Es decir, al promover un falso sentido de sostenibilidad, se crea una peligrosa complacencia que termina por retrasar los cambios estructurales indispensables en los patrones de producción y consumo. En consecuencia, al permitir que prácticas contaminantes se encubran bajo discursos verdes atractivos pero huecos, se obstaculiza activamente la transición hacia modelos económicos más responsables, poniendo en riesgo el cumplimiento de los compromisos internacionales que México ha adquirido en la materia.

Cabe señalar que, si bien la Ley Federal de Protección al Consumidor contempla en su articulado la sanción a la publicidad engañosa en términos generales, no existe hasta el momento una tipificación expresa que aborde las particularidades de la publicidad ambiental engañosa. Esta omisión dificulta sustancialmente la labor de la Profeco para identificar, perseguir y sancionar estas prácticas de manera eficaz, ya que no cuenta con un marco de referencia claro que delimite jurídicamente qué constituye específicamente greenwashing.

Por todo lo anterior, se vuelve imperioso atender este vacío normativo que, de perpetuarse, seguirá permitiendo abusos que lesionan simultáneamente a consumidores, al mercado y al medio ambiente. En este mismo sentido, la reforma propuesta se presenta como una medida necesaria para cerrar esta brecha, dotando de certeza jurídica a las autoridades facultadas y ofre-

ciendo a los consumidores la garantía fundamental de que las afirmaciones ambientales que acompañan a los productos y servicios que adquieren sean siempre claras, verificables y, sobre todo, confiables.

Desde el punto de vista constitucional, esta problemática vulnera derechos fundamentales, contenidos en los artículos 4, 6 y 28 de la Carta Magna:

Mismos que a la letra dicen:

Artículo 4. “Toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar. El Estado garantizará el respeto a este derecho. El daño y deterioro ambiental generará responsabilidad para quien lo provoque en términos de lo dispuesto por la ley.”

Artículo 6. “Toda persona tiene derecho al libre acceso a información plural y oportuna, así como a buscar, recibir y difundir información e ideas de toda índole por cualquier medio de expresión.”

Artículo 28. “La ley protegerá a los consumidores y propiciará su organización para el mejor cuidado de sus intereses.”

Estos preceptos, en conjunto, imponen al Estado la obligación de garantizar información veraz en el mercado, de modo que la ciudadanía no sea engañada por prácticas publicitarias abusivas que vulneren su derecho a un consumo informado y a un medio ambiente sano.

Por otro lado, la Ley Federal de Protección al Consumidor (LFPC) señala en sus artículos 7 y 32, lo siguiente:

Artículo 7:

“Todo proveedor está obligado a informar y a respetar los precios, tarifas, garantías, cantidades, calidades, medidas, intereses, cargos, términos, restricciones, plazos, fechas, modalidades, reservaciones y demás condiciones aplicables en la comercialización de bienes, productos o servicios, sobre todos aquellos que se hubiera ofrecido, obligado o convenido con el consumidor para la entrega del bien o prestación del servicio, y bajo ninguna circunstancia serán negados estos bienes, productos o servi-

cios a persona alguna, así como la información de los mismos.”

En su artículo 32, párrafo segundo se define la publicidad engañosa como aquella que induce a error o confusión al consumidor. No obstante, la ley carece de un apartado específico sobre publicidad ambiental engañosa, lo que limita la actuación de la Profeco frente al greenwashing.

De igual modo, en la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA), se señalan los principios de responsabilidad ambiental y producción limpia, no obstante, no regula la publicidad engañosa ambiental.

En este mismo sentido, la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha señalado a través de las siguientes Jurisprudencias, tomar acciones a fin de combatir la problemática mencionada con anterioridad:

1. La Tesis 1a./J. 158/2025 (11a.) con Registro digital: 2030816 de la SCJN, reconoce que es fundamental defender el derecho a un medio ambiente sano y no debe quedar supeditado a intereses económicos. <sup>5</sup> En este sentido, el greenwashing es la prueba máxima de esta distorsión: las empresas utilizan mentiras ambientales para vender más y obtener beneficio económico, mientras que en sus operaciones reales pueden seguir dañando el ecosistema. Esta práctica no solo engaña al consumidor, sino que, al falsear la realidad, socava directamente el derecho a un medio ambiente sano, vulnerando el artículo 4º de nuestra Carta Magna.

2. Tesis: 1a./J. 104/2005. En esta jurisprudencia se reconoce que la SCJN, establece de manera categórica que la Profeco carece de toda discrecionalidad para definir de forma arbitraria lo que constituye publicidad engañosa o para sustraerse de su obligación de verificarla. <sup>6</sup> El máximo órgano judicial ha precisado que el concepto de “publicidad engañosa” en la ley es claro y objetivo, y se configura cuando la información, sea o no veraz, se presenta de forma inexacta, falsa, exagerada, parcial, artificiosa o tendenciosa que induzca a error o confusión al consumidor. Asimismo, la autoridad no puede actuar de manera arbitraria, toda vez que su procedimiento de verificación está estrictamente delimitado por la ley.

Este criterio sienta así la base jurídica obligatoria para que la Profeco active sus facultades de verificación ante la publicidad ambiental engañosa o greenwashing, práctica que encaja inequívocamente en la definición de engaño proporcionada por la Corte.

Por tanto, la presente iniciativa no crea una obligación nueva, sino que dará certeza a un mandato judicial ya existente, alineando expresamente el marco legal y con estos criterios obligatorios, erradicar la impunidad en estas prácticas.

Ahora bien, a nivel internacional el greenwashing ha dado paso a diversas manifestaciones jurídicas en beneficio de la protección de las y los consumidores, en donde se destacan:

- Unión Europea. La Directiva sobre Declaraciones Verdes forma parte del Pacto Verde Europeo, un marco político integral cuyo objetivo es lograr la neutralidad climática en Europa para 2050. Ésta obliga a que toda afirmación ambiental esté sustentada con evidencia científica verificable. Prohíbe declaraciones vagas como “amigable con el medio ambiente” sin justificación. De manera particular en Francia en su Código de Consumo Francés, aborda la prohibición de prácticas comerciales desleales, declaraciones engañosas sobre las características principales de un producto o servicio, así como el alcance de los compromisos del anunciante. Si bien no se hacía referencia explícita a las declaraciones medioambientales, la amplia definición de la prohibición permitió sancionar las declaraciones medioambientales engañosas, incluso mediante referencia a normas de derecho indicativo y recomendaciones emitidas por la Autoridad de Regulación Profesional de la Publicidad Francesa en materia de desarrollo sostenible. <sup>7</sup>

- Reino Unido. La Competition and Markets Authority (CMA) emitió el Green Claims Code (2021), donde “se aplica a toda la publicidad, el marketing y los reclamos de productos dirigidos a los consumidores del Reino Unido, y también afecta a las empresas no radicadas en UK que operan en este mercado. Si bien no es necesariamente una regulación, el Código busca combatir el greenwashing ayudando a las marcas a comprender cómo evitar afirmaciones engañosas, tal como lo estipula la legislación del consumidor. Además, se trata de una guía que básicamente desglosa con precisión la interpretación que la CMA hace del

greenwashing en las leyes del consumidor. También incentiva a las empresas a invertir en prácticas respetuosas con el medio ambiente y a comunicar claramente sus credenciales de sostenibilidad. Finalmente, está diseñado para proteger a los consumidores de realizar compras que no cumplan con sus credenciales ambientales”.<sup>8</sup>

- Estados Unidos. La Federal Trade Commission (FTC) aplica las Green Guides, en donde señala:

I. Principios generales que se aplican a todas las afirmaciones de marketing ambiental;

II. Cómo es probable que los consumidores interpreten determinadas afirmaciones y cómo los especialistas en marketing pueden fundamentarlas; y

III. Cómo los especialistas en marketing pueden calificar sus afirmaciones para evitar engañar a los consumidores.

La actualización más reciente de las Guías de la FTC está diseñada para facilitar su comprensión y uso por parte de las empresas. Los cambios incluyen nuevas directrices sobre el uso de certificaciones y sellos de aprobación de productos por parte de los comercializadores, declaraciones sobre materiales y fuentes de energía “renovables” y declaraciones de “compensación de carbono”.<sup>9</sup>

- Canadá. La Oficina de Competencia de Canadá (Competition Bureau) publicó a través de su reclamaciones ambientales y la Ley de Competencia, las directrices finales sobre declaraciones ambientales, con el objetivo de alinear las prácticas empresariales con los nuevos estándares legales que buscan frenar el greenwashing.<sup>10</sup>

- América Latina.

- Chile: En 2022, el Sernac (Servicio Nacional del Consumidor) inició investigaciones contra empresas por uso indebido de sellos y mensajes ambientales. Además, señala que el consumo sostenible es un derecho y una responsabilidad, con ello prevén generar conciencia y proteger el futuro del planeta.<sup>11</sup>

- Brasil: Basa la defensa del consumidor a través del Código de Defensa del Consumidor, en donde considera que queda prohibida toda publicidad o afirmaciones engañosas, estableciendo sanciones administrativas.<sup>12</sup>

En síntesis, el fenómeno del greenwashing representa una amenaza múltiple: vulnera los derechos de las y los consumidores, erosiona la confianza en el mercado, distorsiona la competencia leal y obstaculiza los esfuerzos reales hacia la sostenibilidad. En un contexto en el que la ciudadanía mexicana se muestra cada vez más consciente de la crisis ambiental y orienta sus decisiones de consumo hacia bienes y servicios responsables, resulta inaceptable que existan prácticas publicitarias que, con base en afirmaciones falsas o carentes de evidencia, exploten esa buena fe y aspiración social.

Bajo ese precepto, la publicidad ambiental engañosa, se ha convertido en una práctica recurrente que distorsiona los mercados nacionales e internacionales. En México, la ausencia de una regulación explícita en la Ley Federal de Protección al Consumidor ha permitido que diversas empresas promocionen sus productos y servicios bajo supuestas características ecológicas o de sostenibilidad que carecen de evidencia verificable, engañando a la ciudadanía y vulnerando sus derechos.

Este vacío legal adquiere mayor relevancia ante los compromisos internacionales asumidos por el Estado mexicano, como la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, la cual en su Objetivo 12, promueve de manera específica la adopción de prácticas para garantizar modalidades de consumo y producción responsables, exhortando a los países a proporcionar información relevante y veraz a los consumidores.<sup>13</sup>

Ejemplos tangibles de lo anteriormente expresado son los siguientes:

“Empresas acusadas de greenwashing o publicidad ambiental engañosa”<sup>14</sup>

- Clorox México ha promovido productos como “ecológicos” y libres de clorofluorocarbono o polícloruro de vinilo, pese a que sigue utilizando sustancias contaminantes y en realidad su línea principal incluye compuestos dañinos para el medio ambiente.

- Grupo Lala ha sido señalada por sobreexplotar mantos acuíferos en La Laguna (Coahuila), donde la contaminación del agua ha sido relacionada con enfermedades graves; sin embargo, el grupo sigue promoviendo iniciativas eco amigables.
- Cemex ha enfrentado numerosos escándalos en varios países por contaminación, pero aun así promueve programas de sostenibilidad.
- Ciel (Coca-Cola Femsa) fue criticada por resaltar sus botellas eco amigables, mientras beneficia de concesiones hídricas baratas y exagera la explotación de acuíferos, además de contribuir al problema del plástico PET en México.

En pocas palabras el estampado engañoso es como una máscara verde. Se utiliza para cubrir defectos y aprovechar la confianza del consumidor, pero en el fondo no cambia la verdadera naturaleza del producto.

En conclusión, la presente reforma busca subsanar esta omisión de manera puntual y sostenible. No implica costos presupuestales adicionales, ya que se apoya en las atribuciones vigentes de la Profeco; únicamente fortalece la precisión normativa y dota de herramientas más claras a las autoridades para sancionar el greenwashing. Así, se garantiza la coherencia del sistema jurídico mexicano con los compromisos internacionales asumidos en materia de consumo responsable, competencia justa y protección ambiental.

Asimismo, al alinearnos con las mejores prácticas internacionales —como la Directiva sobre Green Claims de la Unión Europea, el Green Claims Code del Reino Unido y las Green Guides de la FTC en Estados Unidos—, México se coloca en una posición de vanguardia en la región latinoamericana, ofreciendo certidumbre jurídica al consumidor y al mercado.

La presente iniciativa, entonces, responde a una necesidad real y apremiante. Se trata de un acto de justicia hacia las y los consumidores, de responsabilidad frente a las empresas que sí invierten en procesos sostenibles, y de visión al sentar las bases para un consumo informado que impulse una economía verde y justa.

En suma, con esta propuesta se protege el derecho a la información veraz, fortalece la libre competencia y se contribuye al derecho humano a un medio ambiente

sano, garantizando que lo “verde” en el mercado mexicano deje de ser un simple discurso y se convierta en una realidad verificable.

Finalmente, resulta indispensable reformar la Ley Federal de Protección al Consumidor a fin de tipificar y sancionar expresamente estas prácticas engañosas. Cabe señalar que las sanciones correspondientes se encuentran de manera expresa en el artículo 128 Bis y demás artículos de la propia ley, lo que complementa el marco jurídico de transparencia y veracidad ambiental. Esta actualización representa un paso crucial para armonizar nuestro marco jurídico con los más altos estándares internacionales, garantizar una protección efectiva a los consumidores mexicanos, fortalecer la competencia leal y promover una auténtica sostenibilidad en el mercado, libre de engaños y desinformación.

Por lo anterior, se somete a la consideración de esta Soberanía la presente iniciativa, ilustrada con el cuadro comparativo que se describe:

Ley Federal de Protección al Consumidor	
Texto Vigente	Texto Propuesto
ARTÍCULO 7.- Todo proveedor está obligado a informar y a respetar los precios, tarifas, garantías, cantidades, calidades, medidas, intereses, cargos, términos, restricciones, plazos, fechas, modalidades, reservaciones y demás condiciones aplicables en la comercialización de bienes, productos o servicios, sobre todos aquellos que se hubiera ofrecido, obligado o convenido con el consumidor para la entrega del bien o prestación del servicio, y bajo ninguna circunstancia serán negados estos bienes, productos o servicios a persona alguna, así como la información de los mismos.	ARTÍCULO 7.- Todo proveedor está obligado a informar y a respetar los precios, tarifas, garantías, cantidades, calidades, medidas, intereses, cargos, términos, restricciones, plazos, fechas, modalidades, reservaciones, <b>transparencia y veracidad ambiental</b> y demás condiciones aplicables en la comercialización de bienes, productos o servicios, sobre todos aquellos que se hubiera ofrecido, obligado o convenido con el consumidor para la entrega del bien o prestación del servicio, y bajo ninguna circunstancia serán negados estos bienes, productos o servicios a persona alguna, así como la información de los mismos.
ARTÍCULO 32.- La información o publicidad relativa a bienes, productos o servicios que se difundan por cualquier medio o forma, deberán ser veraces, comprobables, claros y exentos de textos, diálogos, sonidos, imágenes, marcas, denominaciones de origen y otras descripciones que induzcan o puedan inducir a error o confusión por engañosas o abusivas.	ARTÍCULO 32.- ...
Para los efectos de esta ley, se entiende por información o publicidad engañosa o abusiva aquella que	...

<p>refiere características o información relacionadas con algún bien, producto o servicio que pudiendo o no ser verdaderas, inducen a error o confusión al consumidor por la forma inexacta, falsa, exagerada, parcial, artificiosa o tendenciosa en que se presenta.</p>	<p>Queda prohibida toda información y/o publicidad de carácter ambiental que, sin sustento técnico, fidedigno, científico y objetivo, atribuya cualidades ecológicas, de sostenibilidad o de impacto ambiental positivo; emplee símbolos, etiquetas o certificaciones no reconocidas por la autoridad competente; oculte, manipule o presente de forma equívoca datos sobre los impactos reales de bienes, productos o servicios, cuando ello induzca o pueda inducir a error al consumidor.</p>
<p>Sin correlativo.</p>	<p>...</p>
<p>La información o publicidad que compare productos o servicios, sean de una misma marca o de distinta, no podrá ser engañosa o abusiva en términos de lo dispuesto en el párrafo anterior.</p>	<p>...</p>
<p>...</p>	<p>...</p>

Por lo expuesto y fundado se somete a consideración de esta soberanía la siguiente iniciativa con proyecto de

**Decreto por el que se reforma el artículo 7 y se adiciona un párrafo tercero al artículo 32 de la Ley Federal de Protección al Consumidor, recorriéndose los subsiguientes en su orden, para quedar como sigue:**

**Artículo Único: se reforma el artículo 7 y se adiciona un párrafo tercero al artículo 32 de la Ley Federal de Protección al Consumidor, recorriéndose los subsiguientes en su orden, para quedar como sigue:**

Artículo 7.- Todo proveedor está obligado a informar y a respetar los precios, tarifas, garantías, cantidades, calidades, medidas, intereses, cargos, términos, restricciones, plazos, fechas, modalidades, reservaciones, **transparencia y veracidad ambiental** y demás condiciones aplicables en la comercialización de bienes, productos o servicios, sobre todos aquellos que se hubiera ofrecido, obligado o convenido con el consumidor para la entrega del bien o prestación del servicio, y bajo ninguna circunstancia serán negados estos bienes, productos o servicios a persona alguna, así como la información de los mismos.

Artículo 32.- ...

...

**Queda prohibida toda información y/o publicidad de carácter ambiental que, sin sustento técnico, fidedigno, científico y objetivo, atribuya cualidades ecológicas, de sostenibilidad o de impacto ambiental positivo; emplee símbolos, etiquetas o certificaciones no reconocidas por la autoridad competente; oculte, manipule o presente de forma equívoca datos sobre los impactos reales de bienes, productos o servicios, cuando ello induzca o pueda inducir a error al consumidor.**

...

...

...

...

...

**Transitorios**

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

**Segundo.** La Procuraduría Federal del Consumidor emitirá los lineamientos conducentes en un plazo no mayor a 180 días naturales a partir de la entrada en vigor del presente Decreto.

**Notas**

1 Nielsen. “La base de datos: Qué significa sostenibilidad hoy”. Disponible en: <https://www.nielsen.com/es/insights/2018/what-sustainability-means-today/>

2 Unión Europea. “Protección de los consumidores: facilitar decisiones sostenibles y acabar con el blanqueo ecológico”. Disponible en:

[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/ip\\_23\\_1692](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/ip_23_1692)

3 Declaraciones ambientales, competencia desleal y patrones en la jurisprudencia comparada: A propósito del blanqueo ecológico o greenwashing.

4 Federal Trade Comision. Guías Verdes. Disponible en: <https://www.ftc.gov/news-events/topics/truth-advertising/green-guides>

5 Suprema Corte de Justicia de la Nación. Semanario Judicial de la Federación. “Derecho a un medio ambiente sano y a la salud pública. Su garantía no puede condicionarse a criterios puramente económicos, 1a./J. 158/2025 (11a.)”. Disponible en: <https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/tesis/2030816>

6 Suprema Corte de Justicia de la Nación. Semanario Judicial de la Federación. “Protección al consumidor. El artículo 32 de la ley federal relativa no reserva a la discrecionalidad de la Procuraduría Federal del Consumidor la definición de los conceptos ahí contenidos, ni permite a la autoridad llevar de manera caprichosa el procedimiento de verificación respectivo”. Disponible en: <https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/tesis/177525>

7 Taylor Wessing. “The French regulatory arsenal against greenwashing”. Interface. Disponible en:

<https://www.taylorwessing.com/en/interface/2023/greenwashing/the-french-regulatory-arsenal-against-greenwashing>

8 CleanHub. “Explicación del Código de Reclamaciones Verdes”. Disponible en: <https://blog.cleanhub.com/green-claims-code-explained#:~:text=and%20consumer%20perception,-,The%20Green%20Claims%20Code%20principles,Claims%20must%20be%20substantiated>

9 Federal Trade Comision. “Guías verdes”. Disponible en: <https://www.ftc.gov/news-events/topics/truth-advertising/green-guides>

10 Government of Canadá. “Reclamaciones ambientales y la Ley de Competencia”. Disponible <https://competition-bureau.canada.ca/en/how-we-foster-competition/education-and-outreach/publications/environmental-claims-and-competition-act>

11 Servicio Nacional del Consumidor. “Circular de Consumo Sostenible: Publicidad engañosa ambiental, greenwashing y durabilidad de productos”. Disponible en: <https://www.sernac.cl/604/w3-article-83768.html>

12 Código de Defensa del Consumidor de Brasil. Artículo 37. Disponible en: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/18078compilado.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18078compilado.htm)

13 Organización de las Naciones Unidas. “Objetivos de Desarrollo Sostenible; Objetivo 12”. Disponible en:

<https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/sustainable-consumption-production/>

14

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 14 de octubre de 2025.

Diputada Alejandra Chedraui Peralta (rúbrica)

QUE REFORMA EL ARTÍCULO 151 DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA, A CARGO DEL DIPUTADO JUAN ÁNGEL BAUTISTA BRAVO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

Quien suscribe, el diputado Juan Ángel Bautista Bravo, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 6, numeral 1, fracción I, y 77 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía iniciativa del artículo 151 de Ley del Impuesto sobre la Renta, permitiéndose para tal fin exponer a continuación la siguiente

### Exposición de Motivos

Hoy en día, se reconoce ampliamente que las mascotas de compañía aportan numerosos beneficios a la humanidad, su relación va más allá de la simple convivencia. Miles de personas en México, consideran como integrantes y/o miembros de la familia a sus mascotas de compañía. Darle el reconocimiento que se merece sobre el papel que realizan como parte del núcleo familiar parte de esta iniciativa, el reconocimien-

to que permita la deducción de sus gastos médicos es congruente con las actuales propuestas realizadas en cuestión de bienestar animal de la cuarta transformación.

En los últimos años, estudios han demostrado que la generación del vínculo mutuo de afecto y lealtad tiene un impacto profundo y positivo en la salud y el bienestar de forma integral.

En un reciente estudio de Harvard Health Publishing, *Dog owners: Less heart disease and longer life*. Menciona que el tener una mascota puede proporcionar apoyo social y emocional a los adultos mayores, reduciendo así la angustia, la soledad y la depresión, es decir, mejorar su calidad de vida.

Hugo Sánchez Castillo, académico de la Facultad de Psicología de la UNAM, recalca la idea de que, si una persona padece depresión, un perro puede ayudarla a enfrentar mejor este trastorno mental, incluso superarlo. Un individuo con depresión está limitado para experimentar placer (anhedonia) e interactuar con la gente, por lo que se retrae en sí mismo y es presa de una sensación de soledad y aislamiento, de sentimientos de culpa y pensamientos circulantes o repetitivos; entonces los animales de compañía pueden brindar una sensación de acompañamiento.

En el estudio *Owning a Dog Boosts Brain Power in Older Adults* señala el impacto que tiene a nivel cerebral; sobre el envejecimiento y el factor protector que genera una mascota y ralentiza el deterioro cognitivo. Mayo Clinic realizó una publicación sobre la estrecha relación entre un perro y la salud cardíaca, haciendo hincapié sobre los beneficios que genera un perro en términos de actividad física y reducción del riesgo de enfermedades, principalmente cardiovasculares, titulada *Your heart's best friend: Dog ownership associated with better cardiovascular health*.

La pandemia del Covid-19 marco un parteaguas en la atención que se la ha brindado a la salud mental. Un estudio del Instituto Nacional de la Salud en Estados Unidos, concluyó que, después del brote de Covid-19, se demostró que tener una mascota se relacionó con un menor nivel de aislamiento social, post pandemia, además de reforzar la relación sobre la integración de las mascotas como parte de la familia.

En el mismo tener de ideas, está en auge las organizaciones y personas independientes que brindan apoyo a los perros y gatos callejeros para poder ser adoptados.

Adoptar un perro no solo representa darle una segunda oportunidad, sino que también puede tener implicaciones sociales muy positivas, especialmente para el tutor adoptante. Es un aprendizaje constante.

“Una persona que adopta tiene la gran oportunidad de conocer el amor incondicional. Los perros son maestros del amor, y te quieren y están ahí independientemente del contexto. No saben el concepto de sacrificio; pero, si fuera el caso, darían su vida por nosotros. La idea de amor que ellos nos dan es algo que debemos aprender, sobre todo si eso viene de un perro adoptado”, señala Ylenia Márquez Peña, académica de la Facultad de Medicina Veterinaria y Zootecnia de la UNAM

La legislación en materia de bienestar animal es un pilar fundamental de una sociedad civilizada y ética. Nuestro país, México, es reconocido por su riqueza en biodiversidad y por la importancia de los animales en nuestra cultura y economía. Sin embargo, a pesar de nuestros avances en muchas áreas, aún enfrentamos desafíos significativos en lo que respecta al trato y cuidado de los animales, y la carencia de una legislación federal que garantice los recursos suficientes para el bienestar animal.

En el Senado de la República, derivado de la reforma al artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que reconoce el deber del Estado de fomentar una cultura de respeto hacia los animales, se está trabajando actualmente en la expedición de una nueva Ley General en materia de Bienestar, Cuidado y Protección de los Animales. Se dio inicio en el mes de abril del presente año, foros de análisis y discusión con la participación de legisladores, especialistas, activistas, académicos y ciudadanos.

La promulgación y cumplimiento del mandato constitucional, es crucial para seguir avanzando en el camino respecto a lo que representa una cultura sin violencia. Los pasos agigantados en la evolución legislativa para alcanzar el bienestar óptimo de los animales domésticos, también debe estar acompañado en una legislación en tema de impuestos.

Los animales de compañía generan gastos relacionados en alimentos, vestimenta, educación y sobre todo en gastos médicos y hospitalarios.

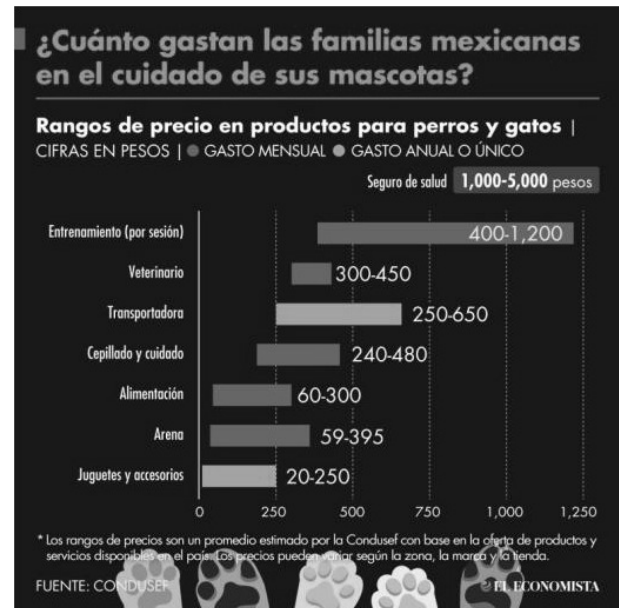
No existen datos exactos de la cantidad de animales domésticos y de compañía que existen en México. De acuerdo la Primera Encuesta Nacional de Bienestar Autorreportado (Enbiare) 2021, 73.4 por ciento de la población adulta declaró cohabitar con mascotas. En México hay 25 millones de hogares con mascotas, lo que representa alrededor de 80 millones de mascotas, aproximadamente 43 millones de caninos, 16 millones de felinos y 20 millones pertenecientes a otras especies.

En el último Censo de Población y Vivienda realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) se señala que en México hay 35 millones 219 mil 141 de hogares de los cuales el 70.98 por ciento de ellos tienen al menos una mascota. Es decir que en la media estadística 7 de cada 10 hogares tienen al menos una mascota en casa.

Una de las razones del abandono, es porque las personas no tienen la solvencia suficiente y no saben cómo educar al nuevo integrante. Para el bienestar animal, hay que considerar diversos factores, lo más básico es alimento y seguimiento médico; lo que engloba, la vacunación, el control de parásitos, la nutrición, higiene y visitas rutinarias con el MVZ, tanto en cachorros como en adultos.

“Es primordial una revisión médica anual con una serie de pruebas como perfil bioquímico, hemograma, general de orina, perfiles coproparasitológicos (examen de laboratorio para encontrar parásitos en las heces), entre otros, que otorguen un panorama general del estado de salud y ayuden a detectar alguna falla o anomalía a tiempo, lo que podría salvar la vida del animal o, al menos, mejorar un poco su calidad de vida con tratamientos”, aseguró Marín Heredia, también especialista en Medicina, Cirugía y Zootecnia para pequeñas especies.

Los gastos pueden ascender hasta el 20 por ciento de los ingresos de las familias, ya que se dividen en diversos rubros, como se planteó anteriormente, además de que algunos son fijos y otros periódicos.



La encuesta de Mitofsky, “México, un país *pet-friendly*” 2019, observó elementos importantes de los dueños en cuanto a su trato, cuidado y alimentación de las mascotas, la compra de alimento especial o si acuden regularmente a los servicios veterinarios.

Al cuestionar a los dueños de las mascotas en cuanto a la alimentación, el 57.7 por ciento compra alimento especial, el 8.9 por ciento no gasta en alimento para mascotas, proporcionan la misma comida que hay en casa, el 32.4 por ciento maneja alimentación mixta, especial y de casa, solo el 1.4 por ciento omitió la pregunta.

En cuanto a las veces en que lo dueños llevan a su mascota al veterinario, el 28.2 por ciento afirmó que dos veces al año; el 21.2 por ciento una vez al año; el 16.3 por ciento tres ocasiones al año, el 7.6 por ciento de los dueños visitan hasta cuatro veces al año; el 7.1 por ciento cinco veces, el 2.5 por ciento en seis ocasiones; el 5.5 por ciento indicó que lo hace siete veces al año y solo el 11.6 por ciento afirmó que ninguna ocasión en el año.

Para genera una idea sobre los costos, aunque suelen variar depende la institución, hospital o clínica a la que se acuda, se muestra el siguiente cuadro con los precios de los servicios brindados en el Hospital Veterinario de Especialidades UNAM.

**Todo servicio que brinda el Hospital Veterinario de Especialidades UNAM al público tiene costo**

Consultas de Especialidades	\$450
Consulta de Urgencias	\$450
Certificado Médico	\$350
Hospitalización por día	\$200
Hospitalización por día en terapia intensiva	\$400
Estudio radiográfico simple. Incluye 2 proyecciones ortogonales de una región corporal	\$500
Estudio radiográfico para displasia de la cadera (No incluye anestesia)	\$700
Estudio ultrasonográfico abdominal	\$600
Estudio ecocardiográfico	\$700
Revisión ultrasonográfica rápida del corazón para descartar metástasis	\$250

Guía ultrasonográfica para toma de muestras	De \$250 a \$350 De acuerdo al procedimiento
Pericardiocentesis guiada por ultrasonido (Incluye el material que se emplea pero no incluye los procedimientos de tranquilización y/o anestesia)	\$600
ECG. Solo se realiza en la sección de Imagenología cuando también se efectúa ecocardiografía y/o estudio radiográfico de silueta cardiaca (externo)	\$350
Los estudios radiográficos que requieran de medios de contraste, tranquilización y /o anestesia tendrán un costo adicional	

En otra índole, esta los animales exóticos. En México algunas de las mascotas permitidas y, que son animales exóticos por no pertenecer a su hábitat o, que se encuentra fuera de su área de distribución original son: dragón barbudo, erizos africanos y chinchillas. Sin embargo, la posesión de animales exóticos en México está regulada y se requiere un permiso de las autoridades.

La Semarnat es la autoridad correspondiente para extender tales permisos, no hay elementos para hablar de un listado de animales permitidos que exista por parte de esta, pero hay criterios claros para la obtención del permiso para la portación de animales exóticos como mascotas. Los requisitos para el permiso de tenencia de mascotas exóticas incluyen la presentación de documentos con los que se demuestre la licitud de la obtención de las especies. Para tener una mascota exóti-

ca se deberá tener una autorización que emite la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Por los motivos antes expuestos, se presenta esta iniciativa para genera conciencia sobre los que conlleva alcanzar el bienestar optimo de las mascotas, con las deducciones de impuestos para personas físicas, en temas médicos, hospitalarios, funerarios y de educación. Además de seguir en el camino para la obtención de cifras más certeras e integrales sobre los animales de compañía y los exóticos.

Permitir la deducibilidad de los gastos es una medida progresiva y coherente con la actual realidad de la sociedad y el énfasis que los últimos años ha tenido el tema del bienestar animal en el gobierno mexicano. Promueve la salud, la estabilidad emocional, responsabilidad ciudadana y lo más importantes el bienestar animal y social.

Cabe señalar que se han presentado propuestas similares, aunque la exposición de motivos alude a distintos motivos. Esto debido a la creciente preocupación por alanzar un estado que garantice el pleno respeto a la vida animal.

Con la finalidad de apearse a la técnica legislativa, a continuación, se anexa un cuadro comparativo que consta las propuestas del proyecto de reforma:

LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
Artículo 151. ... I. ... ...	<b>Artículo 151. ...</b> I. ... ... <b>Para efectos de la deducción a que se refiere el segundo párrafo de esta fracción, el comprobante fiscal digital correspondiente deberá</b>

<p>correspondiente deberá contener la especificación de que los gastos amparados con el mismo están relacionados directamente con la atención de la incapacidad o discapacidad de que se trate. Adicionalmente, el Servicio de Administración Tributaria, mediante reglas de carácter general, podrá establecer otros requisitos que deberá contener el comprobante fiscal digital por Internet.</p> <p>sin correlativo</p>	<p><b>contener la especificación de que los gastos amparados con el mismo están relacionados directamente con la atención de la incapacidad o discapacidad de que se trate. Adicionalmente, el Servicio de Administración Tributaria, mediante reglas de carácter general, podrá establecer otros requisitos que deberá contener el comprobante fiscal digital por Internet.</b></p> <p><b>Los pagos por honorarios médicos veterinario zootecnista prestados por personas con título profesional legalmente expedido y registrado por las autoridades educativas competentes, así como los gastos hospitalarios, efectuados por el contribuyente para sí, siempre que dichas personas no perciban durante el año de calendario ingresos en cantidad igual o superior a la que resulte de calcular el salario mínimo general del área geográfica del contribuyente elevado al año, y se efectúen mediante cheque nominativo del contribuyente, transferencias electrónicas de fondos, desde cuentas abiertas a nombre del contribuyente en instituciones que componen el sistema financiero y las entidades que para tal efecto autorice el Banco de México o mediante tarjeta de crédito, de débito, o de servicios.</b></p>
---	---

	<p>Las autoridades fiscales podrán liberar de la obligación de pagar las erogaciones a través de los medios establecidos en el párrafo anterior, cuando las mismas se efectúen en poblaciones o en zonas rurales sin servicios financieros.</p> <p>Para efectos del párrafo anterior, también serán deducibles los pagos efectuados por honorarios médicos, por análisis, estudios clínicos o prótesis, gastos hospitalarios, compra o alquiler de aparatos para el establecimiento o rehabilitación del animal de compañía, siempre que sean establecimientos públicos o de propiedad de particulares que tengan autorización o reconocimiento de validez oficial en los términos de la Ley Federal de Sanidad Animal. Lo dispuesto en este párrafo no estará sujeto al límite establecido en el último párrafo de este artículo.</p> <p>Para efectos de la deducción a que se refiere el segundo párrafo de esta fracción, el comprobante fiscal digital correspondiente deberá contener la especificación de que los gastos amparados con el mismo están relacionados directamente con el servicio y/o atención médica veterinaria zootecnista de que se trate. Adicionalmente, el Servicio de Administración Tributaria, mediante</p>
--	---

	<p>reglas de carácter general, podrá establecer otros requisitos que deberá contener el comprobante fiscal digital por Internet.</p> <p>II. Los gastos de funerales en la parte en que no excedan del salario mínimo general del área geográfica del contribuyente elevado al año, efectuados para las personas señaladas en la fracción que antecede.</p> <p><b>Los gastos de funerales del animal de compañía en la parte en que no excedan del salario mínimo general del área geográfica del contribuyente elevado al año, efectuados para las personas señaladas en la fracción que antecede.</b></p> <p>III. ... a) a f) ... ...</p> <p>Tratándose de instituciones de enseñanza y demás establecimientos en donde se presten servicios de etología clínica serán deducibles siempre que sean establecimientos públicos o de propiedad de particulares que tengan autorización o reconocimiento de validez oficial</p>
<p>II. Los gastos de funerales en la parte en que no excedan del salario mínimo general del área geográfica del contribuyente elevado al año, efectuados para las personas señaladas en la fracción que antecede.</p> <p>sin correlativo</p>	
<p>III. ... a) a f) ... ...</p> <p>sin correlativo</p>	

	<p>en los términos de la Ley Federal de Sanidad Animal.</p>
--	---

En razón de lo antes expuesto y fundado, someto a consideración de esta honorable asamblea la presente iniciativa con:

**Único. Se adiciona una fracción al I, al II y al III del artículo 151 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, para quedar como sigue:**

**Artículo 151. ...**

**I. ...**

...

**Para efectos de la deducción a que se refiere el segundo párrafo de esta fracción, el comprobante fiscal digital correspondiente deberá contener la especificación de que los gastos amparados con el mismo están relacionados directamente con la atención de la incapacidad o discapacidad**

de que se trate. Adicionalmente, el Servicio de Administración Tributaria, mediante reglas de carácter general, podrá establecer otros requisitos que deberá contener el comprobante fiscal digital por Internet.

Los pagos por honorarios médicos veterinario zootecnista prestados por personas con título profesional legalmente expedido y registrado por las autoridades educativas competentes, así como los gastos hospitalarios, efectuados por el contribuyente para sí, siempre que dichas personas no perciban durante el año de calendario ingresos en cantidad igual o superior a la que resulte de calcular el salario mínimo general del área geográfica del contribuyente elevado al año, y se efectúen mediante cheque nominativo del contribuyente, transferencias electrónicas de fondos, desde cuentas abiertas a nombre del contribuyente en instituciones que componen el sistema financiero y las entidades que para tal efecto autorice el Banco de México o mediante tarjeta de crédito, de débito, o de servicios.

Las autoridades fiscales podrán liberar de la obligación de pagar las erogaciones a través de los medios establecidos en el párrafo anterior, cuando las mismas se efectúen en poblaciones o en zonas rurales sin servicios financieros.

Para efectos del párrafo anterior, también serán deducibles los pagos efectuados por honorarios médicos, por análisis, estudios clínicos o prótesis, gastos hospitalarios, compra o alquiler de aparatos para el establecimiento o rehabilitación del animal de compañía, siempre que sean establecimientos públicos o de propiedad de particulares que tengan autorización o reconocimiento de validez oficial en los términos de la Ley Federal de Sanidad Animal. Lo dispuesto en este párrafo no estará sujeto al límite establecido en el último párrafo de este artículo.

Para efectos de la deducción a que se refiere el segundo párrafo de esta fracción, el comprobante fiscal digital correspondiente deberá contener la especificación de que los gastos amparados con el mismo están relacionados directamente con el servicio y/o atención médica veterinaria zootecnista de que se trate. Adicionalmente, el

**Servicio de Administración Tributaria, mediante reglas de carácter general, podrá establecer otros requisitos que deberá contener el comprobante fiscal digital por Internet.**

II. Los gastos de funerales en la parte en que no excedan del salario mínimo general del área geográfica del contribuyente elevado al año, efectuados para las personas señaladas en la fracción que antecede.

**Los gastos de funerales del animal de compañía en la parte en que no excedan del salario mínimo general del área geográfica del contribuyente elevado al año, efectuados para las personas señaladas en la fracción que antecede.**

IV. ...

b) a f) ...

...

**Tratándose de instituciones de enseñanza y demás establecimientos en donde se presten servicios de etología clínica serán deducibles siempre que sean establecimientos públicos o de propiedad de particulares que tengan autorización o reconocimiento de validez oficial en los términos de la Ley Federal de Sanidad Animal.**

### Artículos Transitorios

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

#### Fuentes de información

[https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/enbiare/2021/doc/enbiare\\_2021\\_presentacion\\_resultados.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/enbiare/2021/doc/enbiare_2021_presentacion_resultados.pdf)

<https://ciencia.unam.mx/leer/1219/como-cuidar-la-salud-de-los-animales-de-compania>

<https://www.health.harvard.edu/heart-health/dog-owners-less-heart-disease-and-longer-life>

[https://unamglobal.unam.mx/global\\_revista/animales-de-compania-beneficos-para-los-adultos-mayores/](https://unamglobal.unam.mx/global_revista/animales-de-compania-beneficos-para-los-adultos-mayores/)

<https://www.eleconomista.com.mx/economia/Cuanto-gastan-las-familias-mexicanas-en-el-cuidado-de-sus-mascotas-20230922-0021.html#:~:text=En%20M%C3%A9xico%207%20de%20cada,los%20ingresos%20de%20las%20familias.>

<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/35816194/>

<https://newsnetwork.mayoclinic.org/discussion/your-hearts-best-friend-dog-ownership-associated-with-better-cardiovascular-health/>

<https://people.com/dog-cat-brain-benefits-aging-cognitive-decline-11771616?>

Dado en Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 14 de octubre de 2025.

Diputado Juan Ángel Bautista Bravo (rúbrica)

QUE ADICIONA EL PÁRRAFO SEGUNDO A LA FRACCIÓN I DEL ARTÍCULO 64 DE LA LEY GENERAL DE EDUCACIÓN, A CARGO DE LA DIPUTADA BERTHA OSORIO FERRAL, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

La que suscribe, diputada Bertha Osorio Ferral, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados; en el ejercicio y facultad que otorgan los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 6, numeral 1, fracción I, 77, numeral 1 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, la iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona el párrafo segundo a la fracción I del artículo 64 de la Ley General de Educación.

### Exposición de Motivos

“En México la Educación Especial busca el desarrollo de estrategias afines para que la educación inclusiva sea una realidad y este realmente al alcance de los ni-

ñas, niños, adolescentes y jóvenes con discapacidad, aptitudes sobresalientes o con otras condiciones (Trastorno del Espectro Autista, Trastorno por Déficit de Atención e Hiperactividad, problemas de lenguaje y problemas de aprendizaje), y reciban una atención educativa acorde a sus características, necesidades, habilidades e intereses”. Asimismo, a través de la Dirección General de Desarrollo Curricular se brinde asesoría técnica a las autoridades educativas locales, y se participe en la elaboración de documentos normativos y académicos que favorezcan la inclusión de todo niño o niña con alguna condición. <sup>1</sup>

La educación especial en nuestro país tiene sus precedentes a la segunda mitad del siglo XIX, cuando se fundaron las “escuelas para sordos y ciegos en 1867” durante el gobierno del licenciado Benito Juárez García. Posteriormente en “1915 se fundó la primera escuela para atender a niños con deficiencia mental” y posteriormente se diversificó con la atención a niños y jóvenes con diferentes discapacidades. <sup>2</sup>

A fines de “1970, por decreto presidencial, se creó la Dirección General de Educación Especial con la finalidad de organizar, dirigir, desarrollar, administrar y vigilar el sistema federal de educación especial y la formación de maestros especialistas”. A partir de entonces, el servicio de educación especial prestó atención a personas con deficiencia mental, trastornos de audición y lenguaje, impedimentos motores y trastornos visuales. <sup>3</sup>

“Entre 1966 y 1979, se crean Coordinaciones de Educación Especial en las entidades federativas, con la finalidad de acercar los apoyos y la asesoría al personal en servicio. En 1980 estas coordinaciones pasan a ser Jefaturas de Departamento que seguían dependiendo técnicamente de la Dirección General de Educación Especial”. <sup>4</sup>

“Con la reforma al artículo 3º constitucional en 1993, se expide la Ley General de Educación que, en su capítulo cuarto, artículo 41”, reconoce la obligación del Estado de atender a las personas con discapacidad, procurando su integración a los planteles de educación básica. Incluye también la orientación a padres y al personal de las escuelas regulares. <sup>5</sup>

En México la educación especial ha tenido un desarrollo trascendental desde sus inicios, en un inicio se

centraba en un enfoque asistencial y médico terapéutico para las personas con discapacidad, posteriormente pasa a un enfoque a uno más inclusivo y centrado en el estudiante. Inicialmente, se establecieron escuelas para personas con discapacidad visual y auditiva, y luego se extendió a otras discapacidades.

**El artículo 3o. constitucional** vigente de nuestro país, guarda una relación muy estrecha con la Educación Especial, ya que este garantiza el derecho a la educación pública a todas las niñas, niños y jóvenes asegurando la igualdad de oportunidades para acceder a una educación básica de calidad, permitiendo la adquisición de conocimientos y habilidades necesarios que les permitan lograr una trayectoria escolar exitosa y una formación humana integral, es decir por medio de la igualdad de oportunidades se dignifica el acceso a la educación inclusiva de los niños y niñas con condición.

**En el artículo 63 de la Ley General de Educación** vigente se establece que el sistema educativo nacional garantizará el derecho a la educación de las y los niños con condiciones especiales o que enfrenten barreras para el aprendizaje y la participación., esto, a través del fortalecimiento y desarrollo de los planes y programas con características de inclusión e igualdad que atiendan de manera adecuada y eficaz a estos sectores de la población educativa infantil.

**En artículo 12 de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad**, la Secretaría de Educación Pública promoverá el derecho a la educación de las personas con discapacidad, prohibiendo cualquier discriminación en planteles, centros educativos, guarderías o del personal docente o administrativo del Sistema Educativo Nacional.

Hoy en día la niñez con condición se le han brindado diversas herramientas para un mejor desarrollo en sus aprendizajes, pero esas herramientas no llegan en particular a las zonas urbanas marginadas, rurales y/o comunidades y pueblos indígenas, que cuentan de por sí con un gran rezago en su cobertura educativa y, que, por consiguiente, la atención y presencia del programa y docentes de educación especial en esas zonas es nula, contraviniendo el artículo 102 de la ley General de Educación el cual establece que:

**Artículo 102.** “Las autoridades educativas atenderán de manera prioritaria las escuelas que, por estar

en localidades aisladas, zonas urbanas marginadas, rurales y en pueblos y comunidades indígenas y afro-mexicanas, tengan mayor posibilidad de rezago o abandono escolar, estableciendo condiciones físicas y de equipamiento que permitan proporcionar educación con equidad e inclusión en dichas localidades”. A lo cual este precepto no se aplica en la actualidad, pues en las zonas educativas que se definen en este artículo, principalmente las rurales y los pueblos y comunidades indígenas, no existe ni se aplica el plan y programas de educación especial, dejando a la niñez que habitan en estas zonas, en un status de marginación y exclusión ante el beneficio y apoyo de este programa educativo, y que, con base a este artículo, por el contrario, debería de ser prioridad imperativa la atención a estos niños con discapacidad o condición.

En nuestro país, aunque se ha avanzado significativamente en el desarrollo de la educación especial, y así lograr la inclusión que necesitan los niños y niñas con condiciones especiales en el sistema educativo nacional, existen una serie de obstáculos estructurales, sociales y políticos, las leyes están, pero por múltiples razones no se ha conseguido aterrizar las disposiciones que deben de beneficiar, en este caso, a la educación especial de nuestro país.

En el ámbito político si bien es cierto que existen muchas leyes que obligan al estado a proteger y desarrollar el derecho a la inclusión a la educación a los niños y niñas con condiciones especiales en México, la educación especial no es prioritaria en el presupuesto educativo, por ejemplo, el programa de inclusión depende fundamentalmente de los apoyos federales, que son prácticamente insuficientes o casi nulos.

En el caso la educación especial depende de la redistribución del PEF destinado a la educación básica., diezmando aún más el presupuesto destinado para esta, pues la educación especial como base de la inclusión educativa en México, requiere de una infraestructura adecuada, una formación docente especializada y un plan y programa que fomenten el desarrollo educativo integral en igualdad de condiciones de las niñas y niños con discapacidad o condiciones especiales.

La desigualdad regional también es determinante en el papel que desempeña la educación especial y su objetivo de inclusión, por ejemplo, en estados con más po-

breza, los recursos estructurales y humanos con los que se cuenta, son más limitados, incluyendo el acceso a diagnósticos tempranos, atención e intervención de parte nuestro sistema educativo, a lo cual se expone que los niños del medio rural y los niños indígenas con condición no han sido considerados en los planes y programas de educación especial, teniendo la necesidad de desplazarse al lugar donde existan escuelas que atiendan a niños con condición y cuenten con maestros especializados en educación especial,

Muchas de las veces son largas distancias que tiene que recorrer los padres con su niño con condición, ocasionando a la familia gastos innecesarios, así como tener que disponer del tiempo a que él podría destinar a su trabajo, de allí la importancia que las escuelas de educación básica rurales y el niño indígena con condición sean incluidos también en el plan y programa de estudio de educación especial, como lo marca el artículo 3° constitucional.

El niño y niña indígena con condición tienen derecho, al igual que en el niño del medio urbano, a ser atendidos, pues dentro del actual sistema educativo, todos tenemos derecho a la educación, y que, el gobierno brinde las herramientas y personal especializado, para atender a estos niños con condición.

Otro de los problemas estructurales a los que debe afrontar la educación especial en nuestro país; es la falta de mecanismos que hagan cumplir los preceptos legales y derechos educativos que protegen a los niños con condición especial, existen leyes que protegen y rigen el derecho a la educación a través de la inclusión, pero en la realidad y práctica de estos derechos no se hacen realidad, pues en nuestro país, “sólo 14.1 por ciento de las escuelas de educación básica cuentan con Unidad de Servicios de Apoyo a la Educación Regular (USAER), que atiende a la población escolar con alguna discapacidad o necesidades de aprendizaje especiales. Un informe de la Comisión Nacional para la Mejora Continua de la Educación (Mejoredu) revela que, si sólo se considera a los centros escolares que reportaron tener al menos un alumno con discapacidad, a nivel nacional las USAER sólo atienden a 37 por ciento de la matrícula objetivo”.<sup>6</sup>

Estas cifras exponen la inminente necesidad de buscar los mecanismos que hagan que se apliquen las leyes como el artículo 64 de la Ley General de Educación,

en sus fracciones I, II, IV, V, y el artículo 65 de la misma ley en sus fracciones I, III; preceptos que, aunque son obligatorios en el sistema educativo nacional, en la práctica no se aplican ni funcionan, afectando a un gran número de niños y niñas con discapacidad o condiciones especiales, principalmente los que pertenecen al medio rural e indígena.

En México, existe una preocupación creciente por la falta de contratación, asignación y distribución de maestros de educación especial. Esta situación ha generado dificultades para atender las necesidades educativas de estudiantes con discapacidades o dificultades de aprendizaje.

La falta de recursos humanos en la educación especial en México, sigue siendo un problema significativo que afecta directamente a los niños y niñas a su derecho a una educación inclusiva, la falta de recursos humanos limita la capacidad de las escuelas para ofrecer una educación de calidad a todos los estudiantes, especialmente a aquellos con necesidades especiales o condición.

Se debe de realizar un diagnóstico nacional con la intención de llevar a cabo una redistribución efectiva de docentes de educación especial, esto, en función de la demanda real que existe en cada zona o región, y así, cumplir con los preceptos que enmarcan las leyes y artículos aplicables en materia de inclusión educativa en nuestro país, y así alcanzar el bienestar y desarrollo óptimo e integral de cada niño y niña con condiciones especiales de cada rincón de nuestro país, principalmente en localidades aisladas, zonas urbanas marginadas, rurales y en pueblos y comunidades indígenas.

Por otro lado, la problemática que enfrentan día a día los niños y niñas con condiciones especiales en las aulas de educación básica y principalmente de las zonas marginadas y rurales, es la falta de materiales y estructura en la educación especial en nuestro país; en muchas escuelas y, principalmente en las zonas rurales o marginadas no cuentan el material didáctico adecuado o adaptado para que los alumnos con condiciones especiales puedan desenvolverse, de manera eficiente y de calidad, pues el docente no cuenta con la especialidad para atender a niños y niñas con condición, siendo canalizados a escuelas que cuenten con los recursos humanos y materiales indispensables para su formación y desarrollo educativo.

Otra situación fundamental en el desarrollo de las niñas y niños con discapacidad o condición especial, es lograr un diagnóstico físico, psicológico y cognitivo, integral y oportuno por parte del estado, esto, a través de sus instituciones de salud pública, instituciones que en muchos casos, se encuentran a grandes distancias de zonas marginadas, rurales y pueblos indígenas, dejando sin cobertura y en estado de vulnerabilidad y exclusión a los niños, niñas y adolescentes con condición que pertenecen a estas zonas.

Permitir que el estado, facilite, promulgue y promueva leyes gubernamentales sobre la implementación de un diagnóstico y protocolo oportuno enfocado a los niños y niñas del sistema educativo rural e indígena de educación básica con condiciones especiales, un protocolo institucionalizado, generaría una mayor probabilidad de alcanzar mayor autonomía y habilidades que le permitan integrarse de manera digna e inclusiva al sistema educativo de educación básica de nuestro país.

En conclusión, a lo que se llega con la presente, es mejorar la calidad educativa y favorecer la inclusión en la educación especial en México, reduciendo contundentemente cualquier tipo de desigualdades, haciendo valer los derechos que todo niño y niña tiene sobre la educación que se imparte en nuestro país.

**Es por eso que:**

Se realiza esta iniciativa con el objetivo de que se refuerce la aplicación e impacto de las leyes correlativas y aplicables al desarrollo y fortalecimiento de la educación especial en nuestro país, donde los recursos: materiales, físico-ambientales, humanos, didácticos y tecnológicos, garanticen el acceso y derecho de los niños y niñas con discapacidad o condición especial a un sistema educativo mexicano verdaderamente inclusivo, equitativo y de calidad, y que sus efectos alcancen a la niñez que viven en localidades aisladas, zonas urbanas marginadas, rurales y en pueblos y comunidades indígenas.

Por todo lo anterior mencionado se realiza esta iniciativa de inclusión a las escuelas de educación básica rurales y niños y niñas indígenas, por que el niño indígena con condición tiene los mismos derechos que los niños y niñas del medio urbano.

También por todas las necesidades mencionadas por las que pasan los niños con condición en las escuelas

de educación básica rural e indígena, tanto los padres como los niños al buscar y desplazarse a escuelas que, si cuentan con los recursos humanos y materiales que coadyuven al aprendizaje de los niños y niñas indígenas con condición.

Por lo que es prioritario se integren a estas zonas marginadas rurales e indígenas, maestros de educación especial por que serían de mucho apoyo tanto para los padres como para el niño y niña con discapacidad o condición, y a su vez alcanzaría un desarrollo completo e integral en su entorno educativo y familiar.

**Fundamento y marco legal**

En el ejercicio y facultad que me otorga los artículos los artículos 71, fracción II y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como los artículos 6, numeral 1, fracción I, 77, numeral 1 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados

**Por lo anterior expuesto, someto a consideración a este honorable Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, la iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona el párrafo segundo a la fracción I del artículo 64 de la Ley General de Educación.**

La adecuación normativa propuesta se presenta a continuación en el siguiente cuadro comparativo:

ARTÍCULO 65 DE LA LEY GENERAL DE EDUCACION	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p><b>Artículo 64.</b> En la aplicación de esta Ley, se garantizará el derecho a la educación de las y los educandos con condiciones especiales o que enfrenten barreras para el aprendizaje y la participación.</p> <p>I. Prestar educación especial en condiciones necesarias, previa decisión y valoración por parte de las y los educandos, madres y padres de familia o tutores, personal docente y, en su caso, derivados por una condición de salud, para garantizar el derecho a la educación de las y los educandos que enfrentan barreras para el aprendizaje y la participación;</p> <p>II. al VIII...</p>	<p><b>Artículo 64.</b> En la aplicación de esta Ley, se garantizará el derecho a la educación de las y los educandos con condiciones especiales o que enfrenten barreras para el aprendizaje y la participación.</p> <p>I. Prestar educación especial en condiciones necesarias, previa decisión y valoración por parte de las y los educandos, madres y padres de familia o tutores, personal docente y, en su caso, derivados por una condición de salud, para garantizar el derecho a la educación de las y los educandos que enfrentan barreras para el aprendizaje y la participación.</p> <p><b>Las escuelas de educación básica rurales, contarán con maestro de educación especial;</b></p> <p>II. al VIII...</p>

**Denominación del proyecto de decreto**

Iniciativa con proyecto de decreto por el **que se adiciona el párrafo segundo a la fracción I del artículo 64 de la Ley General de Educación.**

**Único. – Se adiciona el párrafo segundo a la fracción I del artículo 64 de la Ley General de Educación.**

**Para quedar como sigue:**

**Artículo 64.** En la aplicación de esta ley, se garantizará el derecho a la educación de las y los educandos con condiciones especiales o que enfrenten barreras para el aprendizaje y la participación.

**I.** Prestar educación especial en condiciones necesarias, previa decisión y valoración por parte de las y los educandos, madres y padres de familia o tutores, personal docente y, en su caso, derivados por una condición de salud, para garantizar el derecho a la educación de las y los educandos que enfrentan barreras para el aprendizaje y la participación.

**Las escuelas de educación básica rurales contarán con maestro de educación especial;**

**II. a VIII...**

#### **Artículos Transitorios**

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

**Notas**

**Fecha de consulta: 9 de octubre de 2025. (1)**

<https://educacionespecial.sep.gob.mx/>

**Fecha de consulta: 9 de octubre de 2025. (2)**

<https://www.sev.gob.mx/educacion-basica/especial/historia/>

**Fecha de consulta: 9 de octubre de 2025. (3)**

<https://educacionespecial.sep.gob.mx/storage/recursos/2023/05/agS1kjck9B-PFEEIE-2002.pdf>

**Fecha de consulta: 9 de octubre de 2025. (4)**

<https://www.sev.gob.mx/educacion-basica/especial/historia/>

**Fecha de consulta: 9 de octubre de 2025. (5)**

[https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/abro/lge\\_1993/LGE\\_abro.pdf](https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/abro/lge_1993/LGE_abro.pdf)

**Fecha de consulta: 9 de octubre de 2025. (6)**

<https://www.jornada.com.mx/2023/03/11/politica/010n1pol>

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 14 de octubre de 2025.

Diputada Bertha Osorio Ferral (rúbrica)

QUE ADICIONA UN ARTÍCULO 266 QUÁTER DEL CÓDIGO PENAL FEDERAL, A CARGO DE LA DIPUTADA MARÍA TERESA EALY DÍAZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

La suscrita, diputada María Teresa Ealy Díaz, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, con fundamento en lo establecido en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 6, numeral 1, fracción 1, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración del pleno la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona un artículo 266 Quáter del Código Penal Federal, al tenor de la siguiente

#### **Exposición de Motivos**

La violencia sexual constituye una de las expresiones más graves de la desigualdad estructural y de la violencia de género. Su impacto rebasa el ámbito privado y se proyecta en la esfera pública, pues vulnera bienes jurídicos esenciales como la libertad sexual, la dignidad humana y la integridad psicoemocional. No obstante, el sistema penal mexicano mantiene reglas de prescripción diseñadas para delitos comunes, sin atender la naturaleza del trauma que acompaña a las vícti-

mas de agresión sexual ni los factores psicosociales que inhiben la denuncia oportuna (Herman, 1992).

### I. Contexto y fundamento jurídico

El artículo 104 del Código Penal Federal dispone que “la acción penal prescribe en un año, si el delito sólo mereciere multa; si el delito mereciere, además de esta sanción, pena privativa de libertad o alternativa, se atenderá a la prescripción de la acción para perseguir la pena privativa de libertad; lo mismo se observará cuando corresponda imponer alguna otra sanción accesoria.” El artículo 105 del Código Penal Federal dispone que “la acción penal prescribirá en un plazo igual al término medio aritmético de la pena privativa de la libertad que señala la ley para el delito de que se trate, pero en ningún caso será menor de tres años.”

Esta regla, orientada a garantizar la seguridad jurídica, resulta insuficiente en casos de violencia sexual, donde el silencio no es omisión, sino una manifestación del trauma (Van der Kolk, 2014).

El artículo 1o. constitucional obliga a todas las autoridades a interpretar las normas conforme al principio pro-persona, privilegiando la protección más amplia de los derechos humanos. A su vez, el artículo 17 constitucional garantiza el acceso efectivo a la justicia, lo que implica que los plazos procesales deben adecuarse a las condiciones reales de las víctimas (Suprema Corte de Justicia de la Nación [SCJN], 2018).

Asimismo, el artículo 7o. de la Convención de Belém do Pará compromete a los Estados a actuar con debida diligencia para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres (Organización de los Estados Americanos [OEA], 1994).

La Corte Interamericana de Derechos Humanos (Corte IDH) ha sostenido que la violencia sexual constituye una forma de tortura que debe investigarse sin dilaciones indebidas (Fernández Ortega y otros vs. México, 2010; Rosendo Cantú y otra vs. México, 2010).

En el ámbito nacional, la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha reconocido que la violencia sexual “genera afectaciones psicológicas y emocionales de carácter permanente” (SCJN, 2014, Tesis 1a. CCLXIX/2014). En el Amparo Directo en Revisión

5549/2018, la Primera Sala estableció que los plazos de prescripción deben interpretarse con perspectiva de género, privilegiando el acceso a la justicia sobre formalismos procesales (SCJN, 2018).

### II. Proporcionalidad penal y política criminal

El principio de proporcionalidad penal, desarrollado en la doctrina contemporánea (Ferrajoli, 1995; Roxin, 1997; Zaffaroni, Alagia & Slokar, 2002), exige que la respuesta punitiva del Estado sea racional y equilibrada respecto de la gravedad del hecho y el bien jurídico afectado. Este principio no se limita a la cuantía de la pena, sino que también orienta la estructura procesal, incluida la prescripción.

Los delitos sexuales —aunque algunos sean formalmente de querrela— lesionan bienes jurídicos de naturaleza pública. El daño no es individual ni inmediato: se prolonga en el tiempo y afecta la integridad psicológica y social de la víctima.

Desde la psicología del trauma, Judith Herman (1992) explica que las víctimas de agresión sexual experimentan disociación, bloqueo mnésico y miedo paralizante, fenómenos que impiden relatar o denunciar el hecho durante largos periodos. Bessel van der Kolk (2014) añade que el trauma sexual “fragmenta la memoria y distorsiona la noción del tiempo”, lo que genera el denominado retraso adaptativo en la revelación del abuso.

Por tanto, exigir una denuncia temprana o imponer plazos cortos de prescripción implica una forma de revictimización institucional (American Psychological Association [APA], 2017).

Aplicar una fórmula basada en la media aritmética entre la pena mínima y la máxima ofrece una proporcionalidad dinámica, pues:

- Mantiene un plazo definido y razonable (seguridad jurídica);
- Reconoce la especificidad del daño (enfoque psicológico y de género);
- Y equilibra el interés público con los derechos de la víctima (política criminal humanista).

La prescripción, concebida para asegurar certeza, no puede convertirse en un instrumento de impunidad ni en un castigo al silencio derivado del trauma (Corte IDH, 2010).

### III. Distinción entre delitos de oficio y de querella.

La distinción entre delitos de oficio y de querella surgió de una concepción clásica que jerarquizaba los bienes jurídicos: los de oficio protegían el interés público; los de querella, el interés privado. Sin embargo, esa clasificación es obsoleta en materia sexual.

Como sostiene Ferrajoli (1995), el derecho penal democrático debe proteger la libertad y la dignidad, no la moral ni la reputación. Desde esa visión, los delitos sexuales, incluso los querellables, afectan el orden público y la dignidad colectiva.

La SCJN ha reconocido que los formalismos procesales no pueden erigirse en barreras para garantizar los derechos de las víctimas (Amparo Directo en Revisión 1081/2017). Por tanto, resulta legítimo aplicar una regla de prescripción más amplia también a los delitos sexuales de querella, pues su impacto es equiparable a los delitos perseguidos de oficio.

### IV. Justificación integral.

Desde un enfoque jurídico, psicológico y de derechos humanos, los plazos actuales de prescripción reproducen desigualdades estructurales y perpetúan la impunidad.

La presente iniciativa propone que la prescripción de los delitos sexuales —sin distinción de su modo de persecución— se calcule conforme a la media aritmética entre la pena mínima y la máxima previstas por la ley.

Esta medida garantiza:

- La proporcionalidad y razonabilidad exigidas por el artículo 22 constitucional;
- La debida diligencia reforzada (Corte IDH, 2010);
- La perspectiva de género (SCJN, 2016, Tesis 1a. XLVII/2016); y

- El principio de no revictimización (Ley General de Víctimas, 2013).

No se trata de ampliar arbitrariamente la potestad punitiva del Estado, sino de corregir una omisión estructural que impide a las víctimas acceder plenamente a la justicia.

La justicia no puede medirse en función de plazos procesales, sino en la capacidad del Estado de escuchar, acompañar y reparar.

Como señala Van der Kolk (2014), “el trauma no respeta el tiempo del reloj”; por tanto, el derecho tampoco debe hacerlo.

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

#### Decreto

#### Por el que se adiciona un artículo 266 Quáter del Código Penal Federal

**Único.** Se adiciona un artículo 266 Quáter del Código Penal Federal.

**Artículo 266 Quáter.** Cuando se trate de delitos de naturaleza sexual, con independencia de que su persecución sea por oficio o por querella, la acción penal prescribirá en un tiempo igual al término medio aritmético entre la pena mínima y la máxima señaladas por la ley para el delito de que se trate.

#### Transitorios

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

**Segundo.** La Fiscalía General de la República y las fiscalías de las entidades federativas deberán armonizar sus criterios de persecución penal en un plazo no mayor a noventa días naturales, a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, conforme a los lineamientos de debida diligencia reforzada en materia de violencia sexual.

## Referencias

- American Psychological Association. (2017). Guidelines for Psychological Practice with Girls and Women. APA.
- Corte Interamericana de Derechos Humanos (Corte IDH). (2010). Caso Fernández Ortega y otros vs. México (Sentencia de 30 de agosto de 2010).
- Corte Interamericana de Derechos Humanos (Corte IDH). (2010). Caso Rosendo Cantú y otra vs. México (Sentencia de 31 de agosto de 2010).
- Ferrajoli, L. (1995). Derecho y razón: Teoría del garantismo penal. Madrid: Trotta.
- Herman, J. L. (1992). Trauma and recovery: The aftermath of violence—from domestic abuse to political terror. New York: Basic Books.
- Ley General de Víctimas. (2013). Diario Oficial de la Federación, 9 de enero de 2013 (México).
- Organización de los Estados Americanos (OEA). (1994). Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer (Convención de Belém do Pará).
- Roxin, C. (1997). Derecho penal: Parte general (Tomo I). Madrid: Civitas.
- Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN). (2014). Tesis 1a. CCLXIX/2014 (10a.). “Violencia sexual. Su impacto psicológico permanente justifica un tratamiento diferenciado”.
- Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN). (2016). Tesis 1a. XLVII/2016 (10a.). “Perspectiva de género en la interpretación judicial”.
- Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN). (2018). Amparo Directo en Revisión 5549/2018. Primera Sala.
- Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN). (2017). Amparo Directo en Revisión 1081/2017. Primera Sala.
- Van der Kolk, B. A. (2014). The body keeps the score: Brain, mind, and body in the healing of trauma. New York: Viking.
- Zaffaroni, E. R., Alagia, A., & Slokar, A. (2002). Derecho penal: Parte general. Buenos Aires: Ediar.

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 14 de octubre de 2025.

Diputada María Teresa Ealy Díaz (rúbrica)

QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MINERÍA, EN MATERIA DE APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE DEL LITIO, SUSCRITA POR LAS DIPUTADAS ROCÍO ADRIANA ABREU ARTIÑANO Y MAIELLA MARTHA GABRIELA GÓMEZ MALDONADO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

Las que suscriben, diputadas Rocío Adriana Abreu Artiñano y Maiella Martha Gabriela Gómez Maldonado, del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía la presente iniciativa.

### Exposición de Motivos

La transición energética, además de representar un reto crucial a nivel global por las crecientes exigencias climáticas y los compromisos internacionales de descarbonización, es también un tema de gran relevancia geopolítica. Su objetivo es garantizar que las generaciones futuras puedan acceder a los recursos naturales en condiciones equitativas, tal como lo han hecho las generaciones pasadas y presentes, asegurando así un uso responsable y sostenible del patrimonio energético del planeta.

El litio ha emergido como un recurso estratégico fundamental para avanzar hacia un modelo energético más limpio y sostenible. Su aplicación en tecnologías de almacenamiento de energía, particularmente en ba-

terías para vehículos eléctricos y sistemas renovables, lo convierte en un elemento clave para enfrentar el cambio climático y reducir la dependencia de los combustibles fósiles.

México, al contar con reservas significativas de litio, en estados como Sonora, posee una oportunidad histórica para posicionarse como un actor relevante en la transición energética global. <sup>1</sup> En este sentido, el litio ha sido reconocido como un mineral estratégico en el país, lo cual quedó establecido en la reforma a la Ley Minera publicada en abril de 2022, donde se declara al litio como patrimonio de la Nación y se reservó su exploración, explotación, beneficio y aprovechamiento en favor del pueblo de México. <sup>2</sup>

No obstante, esta transición debe ser justa, incluyente y respetuosa del medio ambiente y de los derechos de las comunidades. El aprovechamiento del litio no puede replicar esquemas extractivistas; debe construirse bajo principios de sostenibilidad, soberanía energética, equidad social y desarrollo tecnológico nacional, en donde prácticas como el reciclaje y reutilización de este elemento, permitan maximizar su uso, al mismo tiempo que reduce su impacto ambiental negativo.

En este sentido, es necesario establecer un marco normativo que regule de manera clara y efectiva el uso del litio, en su cadena de valor, garantizando que los beneficios derivados de la misma se traduzcan en bienestar colectivo, generación de empleos verdes y fortalecimiento de capacidades locales.

La presente iniciativa busca establecer las bases para un modelo de gobernanza del litio que impulse el desarrollo científico, la innovación tecnológica y la cooperación interinstitucional, al tiempo que proteja los ecosistemas y respete los derechos de los pueblos originarios, en cumplimiento con los principios del Acuerdo de Escazú <sup>3</sup> y el artículo 4o. constitucional. De esta manera, se propone avanzar hacia un modelo energético justo y sustentable, en el que el litio funcione como palanca de desarrollo para la soberanía energética y el desarrollo sostenible de México.

En el contexto global actual, la transición energética hacia modelos más sostenibles ha reconfigurado la geopolítica mundial al colocar a los materiales críticos en el centro de las tensiones estratégicas globales. Entre ellos, el litio destaca como uno de los materiales

más codiciados por su papel esencial en tecnologías de almacenamiento de energía, particularmente en baterías de ion-litio utilizadas en vehículos eléctricos, sistemas solares, redes inteligentes y dispositivos electrónicos portátiles. La creciente electrificación de sectores económicos clave ha disparado la demanda del litio a niveles sin precedencia. <sup>4</sup>

Sin embargo, la disponibilidad global de litio presenta importantes desafíos. Aunque no es un recurso escaso en términos absolutos, su concentración geográfica y las barreras tecnológicas para su extracción eficiente lo convierten en un material estratégico.

Más del 85 por ciento de las reservas explotables de litio se concentran en unos pocos países: Australia, Chile, China, Argentina y Bolivia, lo que genera una dependencia estructural de sus cadenas de suministro. Esta situación ha generado una competencia geoeconómica creciente entre potencias industriales por asegurar el acceso estable y sostenible a este mineral, y ha incrementado el interés en establecer cadenas de valor regionales que reduzcan la exposición a riesgos logísticos, ambientales y políticos.

Actualmente, solo la mitad de las baterías de iones de litio que llegan al final de su vida útil en todo el mundo, son procesadas por empresas de reciclaje.

La transición energética no solo implica una transformación tecnológica, sino también un reequilibrio del poder internacional, donde el control de los materiales críticos, como el litio, definirá las próximas décadas de desarrollo económico y soberanía energética por lo que es fundamental que México adopte una estrategia de gobernanza del litio alineada con la justicia ambiental, el desarrollo regional y la resiliencia económica nacional.

El litio es considerado el “oro blanco del siglo XXI” debido a su importancia estratégica en la transición energética global.

El Estado mexicano ha reconocido la importancia estratégica del litio, declarándolo patrimonio de la Nación y reservando su exploración, explotación y aprovechamiento al Estado a través de un organismo público descentralizado, Litio para México (LitioMx).

Esta decisión subraya la necesidad de una visión integral que no solo abarque la extracción del mineral, sino también la gestión sostenible de los productos que lo contienen al final de su ciclo de vida, puesto a que, al reciclar baterías de ion de litio, es posible extraer, además del litio, otros metales como el cobalto, el níquel y el aluminio, que posteriormente pueden ser reutilizados en la fabricación de nuevos productos electrónicos y baterías. Este enfoque circular contribuye a reducir la dependencia de la extracción de recursos naturales y disminuir el impacto ambiental asociado con la producción de nuevas baterías.

Por lo que esta reforma contribuirá a prevenir la contaminación, proteger la salud pública, aprovechar de manera sostenible un recurso estratégico como el litio, alinearse con las mejores prácticas internacionales en gestión de residuos y fortalecer la soberanía nacional sobre toda la cadena de valor del litio.

Por lo anteriormente mencionado, se proponen reformar diversas disposiciones de la Ley Minera, mismas que se incluyen en el siguiente cuadro comparativo:

LEY DE MINERÍA	
Texto vigente	Texto propuesto
<p><b>Artículo 1.-</b> ...</p> <p>La exploración, explotación, beneficio y aprovechamiento del litio queda a cargo, por medio de la asignación correspondiente, del organismo público descentralizado a que se refiere el artículo 10 de esta Ley, sectorizado a la Secretaría de Energía.</p>	<p><b>Artículo 1.-</b> ...</p> <p>La exploración, explotación, beneficio, <b>aprovechamiento, reutilización y reciclado</b> del litio queda a cargo, por medio de la asignación correspondiente, del organismo público descentralizado a que se refiere el artículo 10 de esta Ley, sectorizado a la Secretaría de Energía.</p>
<p><b>Artículo 3.-</b> Para los efectos de la presente Ley se entiende por:</p> <p>I. a IV. ...</p>	<p><b>Artículo 3.-</b> Para los efectos de la presente Ley se entiende por:</p> <p>I. a IV. ...</p> <p>V. <b>Reutilización:</b> El empleo de un material o residuo previamente usado, sin que medie un proceso de transformación;</p> <p>VI. <b>Reciclado:</b> El proceso de transformación de los residuos a través de distintos procesos que permiten restituir su valor económico, evitando así su disposición final, siempre y cuando esta restitución favorezca un uso eficiente de los recursos.</p>

<p><b>Artículo 5 Bis. ....</b></p> <p>Se reconoce que el litio es patrimonio de la Nación y su exploración, explotación, beneficio y aprovechamiento se reserva en favor del pueblo de México.</p> <p>...</p> <p>En la exploración, explotación, beneficio y aprovechamiento del litio y de sus cadenas de valor será deber del Estado mexicano proteger y garantizar la salud de los mexicanos, el medio ambiente y los derechos de los pueblos originarios, comunidades indígenas y afroamericanas.</p> <p>(Sin correlativo)</p>	<p><b>Artículo 5 Bis. ....</b></p> <p>Se reconoce que el litio es patrimonio de la Nación y su exploración, explotación, beneficio, aprovechamiento, <b>reutilización y reciclado</b> se reserva en favor del pueblo de México.</p> <p>...</p> <p>En la exploración, explotación, beneficio, aprovechamiento, <b>reutilización y reciclado</b> del litio y de sus cadenas de valor será deber del Estado mexicano proteger y garantizar la salud de los mexicanos, el medio ambiente y los derechos de los pueblos originarios, comunidades indígenas y afroamericanas.</p> <p><b>En materia de reutilización y reciclado del litio, además de la presente Ley, se estará a lo dispuesto en la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos.</b></p>
<p><b>Artículo 10.- ....</b></p> <p>...</p> <p>La exploración, explotación, beneficio y aprovechamiento del litio quedan exclusivamente a cargo del Estado, y se llevarán a cabo por el organismo público descentralizado que determine el Ejecutivo Federal en términos de las disposiciones aplicables. El cumplimiento de la legislación y Tratados Internacionales en materia de protección al medio ambiente y derechos de los pueblos originarios,</p>	<p><b>Artículo 10.- ....</b></p> <p>...</p> <p>La exploración, explotación, beneficio, aprovechamiento, <b>reutilización y reciclado</b> del litio quedan exclusivamente a cargo del Estado, y se llevarán a cabo por el organismo público descentralizado que determine el Ejecutivo Federal en términos de las disposiciones aplicables. El cumplimiento de la legislación y Tratados Internacionales en materia de protección al medio ambiente y</p>

<p>comunidades indígenas y afroamericanas será escrupuloso por parte de dicho organismo público.</p> <p>...</p> <p>...</p>	<p>derechos de los pueblos originarios, comunidades indígenas y afroamericanas será escrupuloso por parte de dicho organismo público.</p> <p>...</p> <p>...</p>
--	---

Por lo anteriormente expuesto y fundado, se somete a la consideración de esta honorable asamblea el siguiente:

**Proyecto de Decreto**

Único. Se reforman los artículos 1, 5 Bis y 10 de la Ley Minera, para quedar como sigue:

**Artículo 1.- ...**

La exploración, explotación, beneficio, **aprovechamiento, reutilización y reciclado** del litio queda a cargo, por medio de la asignación correspondiente, del organismo público descentralizado a que se refiere el artículo 10 de esta ley, sectorizado a la Secretaría de Energía.

**Artículo 3.-** Para los efectos de la presente ley se entiende por:

**I. a IV. ...**

**V. Reutilización:** El empleo de un material o residuo previamente usado, sin que medie un proceso de transformación;

**VI. Reciclado:** El proceso de transformación de los residuos a través de distintos procesos que permiten restituir su valor económico, evitando así su disposición final, siempre y cuando esta restitución favorezca un uso eficiente de los recursos.

**Artículo 5 Bis. ...**

Se reconoce que el litio es patrimonio de la Nación y su exploración, explotación, beneficio, aprovechamiento, **reutilización y reciclado** se reserva en favor del pueblo de México.

...

En la exploración, explotación, beneficio, aprovechamiento, **reutilización y reciclado** del litio y de sus cadenas de valor será deber del Estado mexicano proteger y garantizar la salud de los mexicanos, el medio ambiente y los derechos de los pueblos originarios, comunidades indígenas y afromexicanas.

**En materia de reutilización y reciclado del litio, además de la presente Ley, se estará a lo dispuesto en la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos.**

**Artículo 10.- ...**

...

La exploración, explotación, beneficio, aprovechamiento, **reutilización y reciclado** del litio quedan exclusivamente a cargo del Estado, y se llevarán a cabo por el organismo público descentralizado que determine el Ejecutivo Federal en términos de las disposiciones aplicables. El cumplimiento de la legislación y Tratados Internacionales en materia de protección al medio ambiente y derechos de los pueblos originarios,

comunidades indígenas y afromexicanas será escrupuloso por parte de dicho organismo público.

...

...

### Transitorios

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

**Segundo.** - La Secretaría de Energía expedirá las disposiciones reglamentarias y normas oficiales mexicanas necesarias para la aplicación de este decreto en un plazo no mayor a **180 días naturales**, contados a partir de su entrada en vigor.

### Notas

1 <https://avanceyperspectiva.cinvestav.mx/el-litio-de-mexico/>

2 [https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/lmin/LMin\\_ref05\\_20abr22.pdf](https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/lmin/LMin_ref05_20abr22.pdf)

3 <https://www.gob.mx/semarnat/acciones-y-programas/el-acuerdo-de-escazu>

4 <https://www.iea.org/reports/the-role-of-critical-minerals-in-clean-energy-transitions>

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 14 de octubre de 2025.

Diputadas: Rocío Adriana Abreu Artiñano y Maiella Martha Gabriela Gómez Maldonado (rúbricas)

QUE REFORMA LA FRACCIÓN VIII DEL ARTÍCULO 30 DE LA LEY GENERAL DE EDUCACIÓN, A CARGO DE LA DIPUTADA SANDRA BEATRIZ GONZÁLEZ PÉREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

La suscrita, Sandra Beatriz González Pérez, diputada del Grupo Parlamentario Morena, en ejercicio de la facultad conferida en la fracción II del artículo 71 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y en la fracción I del numeral 1 del artículo 6; numeral 1 del artículo 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración del pleno la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma la fracción VIII del artículo 30 de la Ley General de Educación, con base en la siguiente

### Exposición de Motivos

En nuestro país, el sobrepeso y la obesidad son un problema que se ha venido agravando en las últimas dos décadas, esta situación se presenta desde la primera infancia, que va de los 0 a los 5 años; en el año 2015, 1 de cada 20 niñas y niños mexicanos menores de 5 años padecía obesidad<sup>1</sup> lo que predispone que, por el resto de su vida, seguirán padeciendo sobrepeso y los pone en un serio riesgo de sufrir enfermedades del sistema circulatorio, del corazón y crónicas degenerativas como la diabetes o renal, entre muchas otras.

Por otra parte, en niñas y niños mayores de 5 años, esa proporción se incrementa a 1 de cada 3,<sup>2</sup> en este rango de edad, además, las personas infantiles entre los 6 y 11 años de edad se enfrentan al problema de que sufran ambos padecimientos: obesidad y sobrepeso.

Lo anterior explica por qué México ocupa los primeros lugares de obesidad infantil a nivel mundial, de acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, nuestro país puede ser considerado como un país mayormente mal nutrido, y ocupa ya el primer lugar en obesidad infantil. Las dietas deficientes provocan malnutrición en la primera infancia, el 44 por ciento de los niños de 6 a 23 meses de edad no consume frutas ni verduras y el 59 por ciento no consume huevos, leche, pescado ni carne y únicamente 2 de cada 10 niños a nivel escolar (de 5 a 11 años) consume verduras y leguminosas.

El sobrepeso y la obesidad son considerados un problema de salud pública relacionado principalmente

con aspectos genéticos, pero en especial con el estilo de vida. Se ha documentado que la ingesta de alimentos de alta densidad energética, bebidas azucaradas y la inactividad física tiene una relación directa con el sobrepeso y la obesidad.

En efecto, algunas de las principales causas de la obesidad y sobrepeso infantiles son el consumo de alimentos procesados que cuentan con altos niveles de azúcar, grasas trans y sal y bebidas azucaradas, todos ellos fáciles de adquirir por su amplia distribución, costo accesible y promoción en medios masivos de comunicación y otras tecnologías de la información. Además, a lo anterior hay que sumar que niñas, niños y adolescentes han disminuido significativamente la cantidad de actividad física y, por el contrario, han incrementado el sedentarismo.

Para la década actual, la situación ya es reconocida como un problema de salud poblacional, en efecto, a partir de datos recabados entre los años 2020 a 2022, se ha corroborado que las cifras, en lugar de disminuir, continúan aumentando, así lo confirma la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición Continua (Ensanut Continua) levantada en ese periodo, misma que arroja que la prevalencia de sobrepeso en escolares fue de 19.2 por ciento y la de obesidad fue de 18.1 por ciento, en adolescentes la prevalencia de sobrepeso fue de 23.9 por ciento y de obesidad fue de 17.2 por ciento, y en ambos géneros del 2006 al 2020 se incrementó la prevalencia de obesidad en poco más del 5 por ciento.

Al respecto, investigadores de los Centros de Investigación en Evaluación y Encuestas del Instituto Nacional de Salud Pública con sede en Cuernavaca, Morelos y de Investigación en Matemáticas, A.C. con sede en Aguascalientes, señalan que el exceso de peso en la infancia y la adolescencia se relaciona con una dieta poco saludable rica en calorías y grasas saturadas, un prolongado tiempo frente a pantallas y dispositivos electrónicos y la falta de actividad física; ello favorecido por un contexto social al que califican como “obesogénico”, en el que prevalece una marcada disponibilidad de alimentos y bebidas ultra procesados, su extendida publicidad en diferentes medios de comunicación, la falta de espacios seguros para la realización de actividad física.<sup>3</sup>

Investigaciones llevadas a cabo en escuelas del país, en meses pasados revelaban la elevada disponibilidad

de alimentos procesados, fritos y con azúcares adicionales, así como, la oportunidad de comer durante el periodo escolar, generando consumos por arriba del promedio recomendado y en periodos cortos de tiempo.

Es pertinente considerar que la atención y prevención de la obesidad es una cuestión no solo de preocupación nacional, sino también a nivel internacional, en el caso de la salud en la primera infancia es una prioridad para los gobiernos del orbe, a grado tal que el desarrollo infantil temprano ha sido incluido en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en el que se acota que los niños deben tener las condiciones necesarias para alcanzar su máximo nivel de desarrollo. En este sentido, resulta innegable que el desarrollo físico, cognitivo y socioemocional de los niños durante sus primeros años de vida, se encuentra ligado con la alimentación que reciben, en especial la lactancia materna que les ayuda a disminuir el riesgo de enfermedades y de sobrepeso. En efecto, diversos estudios han comprobado que la duración prolongada de la lactancia materna se encuentra asociada con una disminución de 13 por ciento de las probabilidades de prevalencia de sobrepeso u obesidad. <sup>4</sup> De igual forma, se ha comprobado que la ingesta de una alimentación complementaria adecuada a partir de los 6 meses de edad, en la que se evita en los primeros años de vida el consumo de bebidas azucaradas y alimentos con altos contenidos de azúcar y sodio, se reduce significativamente la prevalencia de riesgo de sobrepeso. <sup>5</sup>

Además, la obesidad es un tema emergente de salud pública, la Organización Mundial de la Salud señala que la acumulación excesiva de grasa puede ser perjudicial para la salud, poniendo a las personas en riesgo de tener enfermedades crónicas, entre las que se incluyen la diabetes, las enfermedades cardiovasculares y el cáncer entre otras.

En este sentido, se considera necesario tener presente que México está inmerso en un proceso en el cual la población experimenta un aumento de sobrepeso y obesidad que afecta en mayor medida a la población que reside en zonas urbanas. De acuerdo con estudios y especialistas, el país se encuentra en una etapa intermedia de la denominada transición alimentaria, asumiendo que en etapas avanzadas la obesidad se presenta en los grupos más pobres.

Datos más recientes concluyen que en nuestro país 1 de cada 4 niños padece obesidad infantil, que el 35 por ciento de niñas y niños mexicanos tiene sobrepeso u obesidad y que para el año 2035 (esto es, en una década) el porcentaje podría llegar al 56 por ciento. En lo económico, esta epidemia cuesta al Estado mexicano aproximadamente 650 mil millones de pesos al año. <sup>6</sup>

Por ello, la administración de nuestra presidenta Claudia Sheinbaum Pardo tomó la decisión de, entre otras medidas, prohibir la venta de la denominada comida chatarra en las escuelas públicas y privadas. Así, a partir del 29 de marzo de 2025, en las escuelas del país se aplican las siguientes restricciones:

- Prohibido vender comida chatarra y bebidas con sellos de advertencia.
- Solo se permiten alimentos con ingredientes naturales o mínimamente procesados.
- Se deben fomentar estilos de vida saludables con base en alimentación nutritiva y balanceada.
- Las medidas aplican a todos los niveles del Sistema Educativo Nacional.
- Se exige que los productos sean preparados, distribuidos o expendidos bajo lineamientos sanitarios estrictos.

Pero todo lo anterior no será efectivo si no se aplica una eficiente política pública de promoción de la actividad física y la práctica deportiva, así como la disminución en el uso de dispositivos electrónicos entre las infancias y adolescencias.

En efecto, la obesidad ha aumentado en forma alarmante en los niños, y entre los factores que ya se han mencionado se encuentran los altos niveles de sedentarismo. El tratamiento de la obesidad y el sobrepeso es complejo y está enfocado en la dieta, el cambio de hábitos del círculo familiar y la actividad física, la cual es importante también para enfrentar comorbilidades asociadas entre las que destacan la baja autoestima y peor calidad de vida.

La consecuencia más importante de la obesidad infantil es su persistencia en la adultez y el desarrollo de comorbilidades. Aproximadamente un el 60 por ciento

de los niños que padecen sobrepeso en el período de la pre-adolescencia, y el 80 por ciento de los que lo sufren en la adolescencia, padecerán sobrepeso en la adultez temprana, la obesidad en etapa adulta se asocia con altas tasas de hipertensión arterial, dislipidemia y resistencia insulínica, factores de riesgo para la enfermedad coronaria.

Por ello la actividad física es esencial para el normal crecimiento y desarrollo de niñas, niños y adolescentes y juega un rol importante en la prevención del sobrepeso y la obesidad.

En los últimos 20 años ha habido una disminución constante en la actividad física y la capacidad física en niñas, niños y adolescentes. Una gran proporción de ellos no alcanza las recomendaciones de actividad física, y esto es más marcado en infantes niños obesos, que además pasan más tiempo en actividades sedentarias. La actividad física va disminuyendo con la edad y es menor en preadolescentes y adolescentes y, de acuerdo al género, las mujeres son más inactivas que los hombres. Independiente de la edad y el género, la disminución de la actividad física se ha asociado con numerosas consecuencias negativas para la salud y mayor obesidad.

Es importante destacar que la actividad física no sólo es beneficiosa para la baja de peso, sino también para mejorar la sensibilidad a la insulina, disminuir la presión arterial, disminuir la elevación de las enzimas hepáticas, mejorar la autoestima y disminuir las comorbilidades de tipo mental, como la ansiedad y la depresión.

La mejor forma de adquirir y mantener conductas saludables a largo plazo, a través del ejercicio, es creando patrones de actividad física en la niñez que se prolonguen hasta la vida adulta. Y, puntualmente, estas intervenciones en la edad escolar son las más efectivas para aumentar la duración de la actividad física, reduciendo las horas diarias dedicadas a ver televisión y mejorando el nivel de rendimiento físico, tanto individual como general. Por ello, la actividad física debe promoverse en la casa, la escuela y la comunidad. Probablemente el lugar ideal para intervenir y obtener mejores beneficios sea, precisamente, la escuela.

Por ello se estima pertinente que esta Soberanía se ocupe de reforzar el marco jurídico de la educación a

efecto, no solo de promover la salud y estilos de vida saludables, sino que, estos en especial prevengan el sobrepeso, la obesidad y otros trastornos de la conducta alimentaria y con ello fortalezcan la aplicación de políticas públicas con las que se está haciendo frente a este ya grave problema de salud, sino también de dotar a las infancias y adolescencias de información suficiente que les sirva como una herramienta que les ayude a mejorar su aprendizaje, desarrollo personal y su salud.

Resulta relevante señalar que, de aceptarse la propuesta de reforma planteada, no se incurrirá en la creación de contradicciones o antinomias normativas, sino que, por el contrario, se fortalecerá el marco jurídico al armonizar las disposiciones de la Ley General de Educación con lo dispuesto en la Ley General de Salud.

### Considerandos

Ahora bien, es consideración de quien suscribe esta propuesta legislativa que resulta necesario, como ya ha sido señalado, modificar el texto normativo de la Ley General de Educación a efecto de que se fortalezca, en el proceso de enseñanza-aprendizaje de las infancias y adolescencias de nuestro país, de estilos de vida saludables en especial aquellos que prevengan el sobrepeso, la obesidad y otros trastornos de la conducta alimentaria; dicha modificación será detallada a continuación.

En el artículo 30, fracción VIII de la Ley General de Educación, se propone la incorporación de la porción “en especial aquellos que prevengan el sobrepeso, la obesidad y otros trastornos de la conducta alimentaria” a efecto de acotar que los contenidos de los planes y programas de estudio deberán promover estilos de vida saludables que prevengan el sobrepeso, la obesidad y los trastornos alimenticios, lo anterior con el ánimo de fortalecer las políticas de salud y el involucramiento de alumnas y alumnos y padres de familia en la prevención de este grave problema de salud.

Por lo anterior es que se plantea la siguiente reforma y adiciona al artículo ya referido de la Ley General de Educación, misma que se describe en el siguiente cuadro comparativo para facilitar la comprensión de la importancia del planteamiento que nos ocupa.

TEXTO VIGENTE LEY GENERAL DE EDUCACIÓN	TEXTO PROPUESTO LEY GENERAL DE EDUCACIÓN
<p>Artículo 30. Los contenidos de los planes y programas de estudio de la educación que impartan el Estado, sus organismos descentralizados y los particulares con autorización o con reconocimiento de validez oficial de estudios, de acuerdo al tipo y nivel educativo, serán, entre otros, los siguientes:</p> <p>I. VII. ...</p> <p>VIII. La promoción de estilos de vida saludables, la educación para la salud, la importancia de la donación de órganos, tejidos y sangre;</p> <p>IX a XXV. ...</p>	<p>Artículo 30. Los contenidos de los planes y programas de estudio de la educación que impartan el Estado, sus organismos descentralizados y los particulares con autorización o con reconocimiento de validez oficial de estudios, de acuerdo al tipo y nivel educativo, serán, entre otros, los siguientes:</p> <p>I. VII. ...</p> <p>VIII. La promoción de estilos de vida saludables <b>en especial que prevengan el sobrepeso, la obesidad y otros trastornos de la conducta alimentaria</b>, la educación para la salud, la importancia de la donación de órganos, tejidos y sangre;</p> <p>IX a XXV. ...</p>

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

### Decreto por el que se reforma la fracción VIII del artículo 30 de la Ley General de Educación

**Único.** Se reforma la fracción VIII del artículo 30 de la Ley General de Educación.

Artículo 30. Los contenidos de los planes y programas de estudio de la educación que impartan el Estado, sus organismos descentralizados y los particulares con autorización o con reconocimiento de validez oficial de estudios, de acuerdo con el tipo y nivel educativo, serán, entre otros, los siguientes:

I. VII. ...

VIII. La promoción de estilos de vida saludables en especial que prevengan el sobrepeso, la obesidad y otros trastornos de la conducta alimentaria, la educación para la salud, la importancia de la donación de órganos, tejidos y sangre;

IX a XXV. ...

#### Artículos Transitorios

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

**Segundo.** La Secretaría de Educación Pública deberá coordinarse con la Secretaría de Salud para, en un esquema de colaboración, está última le brinde el apoyo necesario, a efecto de dar cumplimiento a las disposiciones contenidas en el presente Decreto.

**Tercero.** La Secretaría de Educación Pública deberá llevar a cabo las modificaciones conducentes a los planes y programas de estudio y a los materiales didácticos necesarios para dar cumplimiento al presente decreto.

#### Notas

1 Fuente: Instituto Nacional de Salud Pública y UNICEF México. 2016. Encuesta Nacional de Niños, Niñas y Mujeres 2015 – Encuesta de Indicadores Múltiples por Conglomerados 2015, Informe Final. Ciudad de México, México: Instituto Nacional de Salud Pública y UNICEF México.

2 Fuente: Instituto Nacional de Salud Pública. 2016. Encuesta Nacional de Salud y Nutrición 2016. Ciudad de México, México: Instituto Nacional de Salud Pública.

3 Fuente: 28-Sobrepeso.y.obesidad-ENSANUT2022-14762-72492-2-10-20230619.pdf (insp.mx) consultada el 27 de mayo de 2025.

4 Fuente: Organización Panamericana de la Salud y Organización Mundial de Salud (2016). La lactancia materna en el siglo XX. <https://www.paho.org/hq/dmdocuments/2016/LactanciaMaternaEnSigloXXI-April15.pdf> consultada el 27 de mayo de 2025.

5 Fuente: Rivera, J., Hernández, M., Aguilar, C., Vadillo, F. y Murayama C. (2015). Obesidad en México: recomendaciones para una política de Estado. Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto Nacional de Salud Pública.

6 Fuente: Obesidad infantil, un reto para la salud pública en México - Proceso consultada el 28 de mayo de 2025.

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 14 de octubre de 2025.

Diputada Sandra Beatriz González Pérez (rúbrica)

QUE ADICIONA LAS FRACCIONES XIII A XVII AL ARTÍCULO 73 DE LA LEY GENERAL DE SALUD, A CARGO DE LA DIPUTADA MARÍA TERESA EALY DÍAZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

La suscrita, diputada María Teresa Ealy Díaz, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, con fundamento en lo establecido en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 6, numeral 1, fracción 1, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración del pleno la presente **iniciativa con proyecto de decreto por el que se adicionan las fracciones Xiii a xvii al artículo 73 de la Ley General de Salud**, al tenor de la siguiente

### Exposición de Motivos

#### I. Contexto y justificación.

La depresión constituye actualmente una de las principales causas de discapacidad en México y en el mundo. De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2023), más de 280 millones de personas padecen depresión, la cual representa la primera causa de años vividos con discapacidad a nivel global. En el contexto nacional, la Encuesta Nacional de Evaluación del Desempeño 2002–2003 evidenció una prevalencia de episodios depresivos en población adulta del 4.5 por ciento, con 5.8 por ciento en mujeres y 2.5 por ciento en hombres (Borges, Medina-Mora, Benjet & Orozco, 2005).

Esta diferencia no es meramente cuantitativa, sino estructural. Las mujeres enfrentan determinantes sociales y culturales que incrementan su exposición a factores de riesgo asociados a la depresión y otros trastornos mentales. Los estereotipos de género imponen normas de conducta basadas en el sacrificio personal, la represión emocional y la priorización del cuidado ajeno sobre el propio, lo cual contribuye a la invisibilización del sufrimiento psíquico femenino.

A ello se suma la carga desproporcionada de trabajo doméstico y de cuidados, la cual recae principalmente en las mujeres. Estas tareas, no remuneradas ni reconocidas socialmente, implican altos niveles de estrés crónico, agotamiento emocional y falta de tiempo para el autocuidado, lo que agrava la vulnerabilidad ante la depresión (Ramírez-García, Urrutia, Norris &

Lindsley, 2015). Las investigaciones nacionales e internacionales coinciden en que las mujeres con menor nivel educativo, ingresos reducidos, embarazo no planeado o que enfrentan relaciones de pareja conflictivas presentan mayor prevalencia de síntomas depresivos, especialmente durante el embarazo, el puerperio y la vejez.

#### II. Determinantes estructurales y violencia de género.

La violencia de género constituye un determinante transversal de la salud mental de las mujeres. De acuerdo con la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH, 2021), más del 70 por ciento de las mujeres mexicanas mayores de 15 años ha vivido algún tipo de violencia a lo largo de su vida. Diversos estudios han documentado que las mujeres que experimentan violencia física, sexual o psicológica presentan una probabilidad hasta cuatro veces mayor de desarrollar depresión, ansiedad o estrés postraumático (OMS, 2022).

Pese a esta evidencia, los servicios de salud mental en México continúan centrados en el modelo clínico-biológico, sin incorporar un enfoque de género ni la detección sistemática de la violencia como causa o factor agravante de los trastornos mentales. Esta omisión institucional perpetúa diagnósticos incompletos, tratamientos inadecuados y, en muchos casos, la revictimización de las mujeres.

#### III. Depresión y discapacidad psicosocial.

La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (ONU, 2006), ratificada por el Estado mexicano, reconoce que la discapacidad resulta de la interacción entre las deficiencias individuales y las barreras sociales que impiden

la participación plena y efectiva en la sociedad en igualdad de condiciones. En este marco, la Convocatoria Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad (Conadis, 2016) define la discapacidad psicosocial como la limitación temporal o permanente para realizar una o más actividades cotidianas derivada de disfunciones de la mente, incluyendo la depresión, la ansiedad, la esquizofrenia o el trastorno bipolar.

La depresión, cuando no se diagnostica ni se trata oportunamente, puede provocar aislamiento social, pérdida de empleo o estudios, y reducción significativa de la autonomía personal, condiciones que constituyen una discapacidad psicosocial en términos funcionales y jurídicos. Sin embargo, el marco normativo mexicano actual carece de disposiciones específicas que reconozcan la depresión como causa potencial de discapacidad, o que impongan al Estado la obligación de desarrollar políticas integrales de atención, inclusión y rehabilitación para las personas que la padecen.

#### IV. Vacíos normativos y necesidad de reforma.

La Ley General de Salud, en su redacción vigente, aborda la salud mental de manera limitada, principalmente desde una perspectiva médica y hospitalaria. No existen mandatos específicos que obliguen al Estado a prevenir, detectar y atender la depresión con perspectiva de género, ni disposiciones que integren el autocuidado, la corresponsabilidad en los cuidados domésticos o la reducción de la violencia como parte de las políticas públicas de salud mental.

Esta omisión es particularmente grave dado que la depresión constituye tanto una enfermedad como un factor de exclusión social, especialmente para las mujeres en situación de pobreza, madres solteras, cuidadoras o víctimas de violencia. La ausencia de reconocimiento legal de la discapacidad psicosocial perpetúa la desigualdad estructural y la vulnerabilidad de las mujeres, contraviniendo los compromisos internacionales del Estado mexicano en materia de derechos humanos, igualdad de género y no discriminación.

#### V. Propuesta legislativa.

Ante este panorama, se propone reformar la Ley General de Salud con el objetivo de incorporar un enfoque de género y de derechos humanos en materia de salud mental, reconociendo expresamente la depresión y otros trastornos mentales como posibles causas de discapacidad psicosocial.

La reforma deberá incluir, entre otros elementos:

1. Reconocimiento legal de la depresión como discapacidad psicosocial en los casos en que limite la vida cotidiana de las personas.

2. Obligación del Estado de desarrollar programas de detección temprana, atención integral, acompañamiento psicológico gratuito y rehabilitación comunitaria.

3. Inclusión del enfoque de género y de cuidados en las políticas de salud mental, con estrategias para redistribuir las cargas domésticas y prevenir los efectos del estrés crónico y la violencia estructural.

4. Capacitación especializada al personal médico y de salud mental para evitar sesgos de género en el diagnóstico y tratamiento.

5. Fortalecimiento del autocuidado como componente esencial de la salud mental y como práctica de autonomía individual, en concordancia con la Estrategia Nacional para la Prevención del Suicidio y los Trastornos Mentales Comunes.

#### VI. Conclusión.

La depresión no puede seguir tratándose como un padecimiento individual desvinculado de su contexto social. Representa, en realidad, un síntoma colectivo de las desigualdades estructurales que recaen sobre las mujeres. Reconocerla como un problema de salud pública con implicaciones de discapacidad psicosocial es un acto de justicia social y de coherencia con los compromisos internacionales asumidos por México.

Reformar la Ley General de Salud en esta materia permitirá avanzar hacia un sistema de atención más humano, incluyente y equitativo, que garantice el derecho de todas las personas —y en particular de las mujeres— a una vida digna, libre de estigmas y con plena salud mental.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a la consideración de esta H. Asamblea la siguiente iniciativa con proyecto de:

#### Decreto

**Por el que se adicionan las fracciones XIII a XVII al artículo 73 de la Ley General de Salud.**

**Único.** Se adicionan las fracciones XIII a XVII al artículo 73 de la Ley General de Salud.

**Artículo 73.-** Los servicios y programas en materia de salud mental y adicciones deberán privilegiar la atención comunitaria, integral, interdisciplinaria, intercultural, intersectorial, con perspectiva de género y participativa de las personas desde el primer nivel de atención y los hospitales generales.

La Secretaría de Salud, las instituciones de salud y los gobiernos de las entidades federativas, en coordinación con las autoridades competentes en cada materia, fomentarán y apoyarán:

I a XII. [...]

**XIII. La implementación de programas específicos para la prevención, detección temprana, tratamiento integral y seguimiento de la depresión y**

**otros trastornos mentales comunes, con especial atención a las mujeres, personas cuidadoras y grupos en situación de vulnerabilidad;**

**XIV. El reconocimiento de la depresión y otros trastornos mentales como posibles causas de discapacidad psicosocial, garantizando el acceso a servicios de atención integral, rehabilitación y acompañamiento comunitario, sin discriminación ni estigmatización;**

**XV. La incorporación de la corresponsabilidad social y familiar en los cuidados como eje transversal de las políticas de salud mental, promoviendo el autocuidado, la distribución equitativa de las tareas de cuidado y la prevención del agotamiento emocional derivado de dichas responsabilidades;**

**XVI. La capacitación obligatoria con perspectiva de género, derechos humanos y discapacidad psicosocial para todo el personal médico, psicológico, de enfermería y de trabajo social que brinde atención en salud mental y adicciones; y**

**XVII. La inclusión del enfoque de género y de discapacidad psicosocial en todos los programas, servicios, campañas y políticas públicas en materia de salud mental, con especial énfasis en la eliminación de estereotipos, estigmas y barreras institucionales.**

## Transitorio

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

## Referencias

- Borges, G., Medina-Mora, M. E., Benjet, C., & Orozco, R. (2005). Epidemiología de los trastornos mentales en México. *Salud Mental*, 28(3), 1–12.
- Conadis. (2016). Convocatoria Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad. Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad, Gobierno de México.
- Organización de las Naciones Unidas (ONU). (2006). Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Nueva York: ONU.
- Organización Mundial de la Salud (OMS). (2022). Violencia contra la mujer: prevalencia y consecuencias para la salud. Ginebra: OMS.
- Organización Mundial de la Salud (OMS). (2023). Depresión: Datos y cifras. Disponible en: <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/depression>
- Ramírez-García, J., Urrutia, L., Norris, S., & Lindsley, C. (2015). Prevalencia y factores asociados a depresión en mujeres mexicanas en diferentes etapas de la vida. *Revista Panamericana de Salud Pública*, 37(4), 241–248.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2021). Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (Endireh). México: INEGI.

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 14 de octubre de 2025.

Diputada María Teresa Ealy Díaz (rúbrica)

QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE SALVAGUARDAR LA VIDA DE LAS PERSONAS QUE TRANSITAN POR LAS CARRETERAS DEL PAÍS, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, diputado federal Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6 numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados; presenta a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, al tenor de la siguiente:

### **Exposición de Motivos**

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal es un pilar fundamental en la regulación del transporte en México, garantizando la seguridad y el correcto uso de las vías.

Sin embargo, la creciente circulación de vehículos de carga pesada, como camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, ha generado una preocupante cantidad de accidentes viales, poniendo en riesgo la vida de miles de personas.

El propósito de esta iniciativa es a favor de la vida de las miles de familias que circulan cada día en las carreteras del país, cabe destacar la necesidad de reformar esta ley para incluir de manera explícita la coordinación con la Guardia Nacional y establecer la prohibición de la circulación de estos vehículos.

El incremento en el número de vehículos de carga pesada en las carreteras ha estado acompañado por un alarmante aumento en la siniestralidad vial. Datos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes reportan que más del 14 por ciento de los accidentes fatales involucran vehículos de carga. Esta realidad exige una respuesta legislativa que busque priorizar la seguridad de todos los usuarios de las vías, especialmente en un entorno donde la circulación

de estos vehículos puede ser particularmente peligrosa.

El derecho a la vida es un derecho humano fundamental, protegido por la Constitución Mexicana. La reformación de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal necesita reflejar este compromiso al establecer prohibiciones claras y específicas que protejan la vida de las personas. La regulación efectiva sobre la circulación de vehículos pesados en áreas y momentos críticos es vital para reducir el riesgo de accidentes y, en consecuencia, salvar vidas.

La inclusión de la Guardia Nacional en el marco de la ley es crucial para implementar medidas de seguridad vial efectivas. La Guardia Nacional tiene la capacidad de llevar a cabo operaciones de supervisión y control, lo que permite hacer cumplir las prohibiciones de manera efectiva. Esta coordinación no solo mejorará la vigilancia en las carreteras, sino que también facilitará una respuesta inmediata ante situaciones que puedan poner en peligro a los ciudadanos.

La inclusión de sanciones por el incumplimiento de las prohibiciones establecidas será fundamental para garantizar la efectividad de la reforma. Estas sanciones deben ser proporcionales al riesgo que representan para la vida de las personas y deberían incluir tanto multas económicas como la inmovilización de los vehículos infractores. Esto enviará un mensaje claro sobre la importancia de cumplir con las regulaciones de seguridad vial.

En varios países del mundo, se han implementado regulaciones efectivas que limitan la circulación de vehículos de carga en momentos y lugares que presentan un alto riesgo. Por ejemplo, en regiones de Europa y América del Norte, las restricciones sobre la circulación de vehículos pesados han mostrado resultados positivos, evidenciando una disminución en la cantidad de accidentes viales. México puede adoptar estrategias similares que se adapten a sus necesidades específicas.

La reforma de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal para incluir la coordinación de la Guardia Nacional y establecer la prohibición de la circulación de unidades de autotransporte de carga es una medida urgente y necesaria para salvaguardar el derecho a la vida de las personas en México.

Esta reforma no solo contribuirá a la reducción del número de accidentes y muertes en las carreteras, sino que también reflejará el compromiso del Estado con la seguridad y el bienestar de sus ciudadanos.

Es momento de tomar acciones decididas para crear un entorno vial más seguro, donde la protección de la vida sea la prioridad principal en la legislación y regulación del transporte en nuestro país.

Para tener una idea del impacto que esto genera, cabe destacar que, en México, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año:

Solo en 2020, murieron 1,460 personas en accidentes relacionados con tráileres de doble remolque.

De acuerdo con el Diario de los Diputados, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año.

De acuerdo con *SinEmbargo*, más de mil 600 de los más de cinco mil accidentes viales que provocan muertes cada año en México involucran a algún tráiler, especialmente de doble remolque.<sup>1</sup>

En este Honorable Congreso de la Unión, en diferentes legislaturas se ha planteado este problema, desde hace más de una década, como una preocupación urgente por resolver mediante la prohibición de estos y se han presentado iniciativas para prohibir la circulación de vehículos de carga con doble remolque, pero hasta ahora no han prosperado.

Es entendible las preocupaciones económicas que esto implica, sin embargo, nada se compara con el cuidado y protección de la vida de las personas, de nuestras familias, es tiempo de generar conciencia no solo desde la óptica económica y de la prohibición, sino de encontrar un sentido positivo al derecho a la vida, a nuestro cuidado, al de nuestras familias, a transitar sin miedo a sufrir un accidente, en efecto hemos escuchado las implicaciones que se tendrían si es que se logrará avanzar en la regulación y en su caso en la prohibición de la circulación de vehículos de doble o doble semi-remolque, sin embargo no está de más mencionar muchas más causas que afecta la circulación de este tipo de vehículos;

Los datos estadísticos muestran un alarmante incremento en el número de accidentes de tráfico en México, muchos de los cuales involucran vehículos de gran tamaño, como los doble y doble semi remolques. Estos vehículos, debido a su tamaño y peso, tienen un mayor potencial para causar daños significativos en caso de colisión. La prohibición de estos vehículos podría contribuir a una disminución en la tasa de accidentes y, por ende, a la salvaguarda de vidas humanas.

Los usuarios más vulnerables de las vías, como ciclistas, motociclistas y peatones, se ven especialmente afectados por la presencia de vehículos de gran tamaño. La prohibición de los doble y doble semi remolques podría reducir el riesgo que representan para estos grupos, promoviendo un entorno más seguro para todos los usuarios de la carretera.

Además de los riesgos para la vida humana, los doble y doble semi remolques contribuyen a la contaminación ambiental. Su funcionamiento genera emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes que afectan la calidad del aire. Al limitar el uso de estos vehículos, se podría contribuir a un entorno más saludable y sostenible, alineándose con los objetivos de desarrollo sostenible del país dentro de la estrategia de prosperidad compartida, impulsado por la Presidenta Claudia Sheinbaum.

La prohibición de los doble y doble semi remolques no implica un freno al desarrollo del transporte de mercancías. Existen alternativas viables, como el uso de vehículos más pequeños y eficientes, que pueden realizar el mismo trabajo sin los riesgos asociados a los vehículos de gran tamaño. Fomentar el uso de estas alternativas puede estimular la innovación en el sector del transporte y contribuir a una economía más dinámica y segura.

La prohibición de los doble y doble semi remolques puede ir acompañada de campañas educativas que informen a la población sobre la importancia de la seguridad en las carreteras y la responsabilidad compartida de todos los usuarios.

Estas reformas y adiciones propuestas a la ley que prohíba los doble y doble semi remolques en México es una medida que busca priorizar la vida y la seguridad de todos los ciudadanos. Al reducir el riesgo de accidentes, proteger a los usuarios más vulnerables, con-

tribuir a un entorno más saludable y fomentar alternativas de transporte, esta ley puede ser un paso significativo hacia un futuro más seguro y sostenible. Es momento de actuar y poner la vida en el centro de nuestras decisiones legislativas.

### Planteamiento del problema

Me permito citar algunos fragmentos del artículo publicado en el medio de comunicación, sin embargo, titulado: “Tráileres asesinos: muertos todos los días”, de la autoría de Francisco Ortiz Pinchetti, en el mes de septiembre del año 2023:

“... Las estadísticas del INEGI indican que en México hay 561 mil unidades de autotransporte de carga. Más de cinco mil personas mueren cada año por accidentes viales. En más de mil 600 de esos descensos se ve involucrado algún tráiler, especialmente de doble remolque. Sin embargo, hay otros datos: el Instituto Mexicano del Transporte reporta que de 30 mil accidentes anuales, el tracto camión doblemente articulado participa en tres por ciento de los casos, genera 2.2 por ciento de fatalidades y 1.6 por ciento del total de lesionados. Es decir, ese tipo de vehículos provoca cada año la muerte de no menos de tres mil 600 mexicanos y deja lesiones a otros cuatro mil 800. Muchos de ellos quedan incapacitados de por vida. México ocupa el séptimo lugar en el mundo por el mayor número de accidentes carreteros, según la ONU.

Sabemos que en Estados Unidos y muchos otros países del mundo está prohibida la circulación de tráileres de doble remolque, por ser altamente peligrosos. Además, el transporte de carga está sujeto a estricta regulación, que incluye límites al peso de carga, sanciones millonarias a infractores y penas de prisión, como es en el caso de Gran Bretaña, Canadá, Francia y Alemania.

No ocurre así en México, obviamente. A pesar de incontables denuncias y de no pocas iniciativas de ley para reglamentar el tema, siguen siendo permitidos los tráileres de doble remolque y se mantienen altos tonelajes máximos permitidos, los cuales además se violan de manera cotidiana. Por lo demás, es prácticamente nula la aplicación de sanciones a los infractores.

Frecuentemente se culpa a los choferes de los accidentes. A menudo efectivamente actúan de manera irresponsable, sin precaución, a exceso de velocidad.

Existen otros culpables como lo son los dueños de las unidades de carga obligan a sus conductores a jornadas extenuantes. No los capacitan adecuadamente. Tampoco les dan debido mantenimiento a las unidades. Emplean llantas en mal estado, para ahorrar, y no revisan el sistema de frenado. Los sobrecargan de manera ilegal. Y son absolutamente impunes.

Un estudio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), alerta que la fatiga de los conductores de estos vehículos es causa preponderante en accidentes. “Casi todos los países regulan la cantidad de horas al volante y los tiempos de descanso para los choferes comerciales; pero en México no existen límites legales sobre tiempos de manejo continuo...”<sup>2</sup>

De acuerdo con la editorial de Animal Político, hace una relatoría de estudios e informes destaca en su publicación del día 22 de septiembre de 2022:

“La norma mexicana que regula la circulación de vehículos de autotransporte en México, un tráiler de doble remolque tiene permitido cargar hasta 75.5 toneladas y puede medir hasta 32.5 metros de largo. Sin embargo, en un informe entregado al Senado se documentó que el peso de tráileres que circulan así en México puede llegar hasta las 120 toneladas.

—Cuando un doble remolque tiene sobrecarga, su sistema de frenado es más lento, lo que le impide frenar pronto, puede tardar más de 10 segundos en lograr frenar, por eso terminan llevándose a una serie de automóviles- advierte Antonio Azueta, mecánico y reparador de tráileres.

De acuerdo con un estudio del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), de 2016, el frenado de un tráiler doble remolque, con 74 toneladas, necesitaría frenar 52 metros antes y tardaría al menos 4 segundos en hacer un alto total.

—Entonces estamos hablando de que no frenan porque en primera van muy pegados de los demás ca-

rrros, en segunda porque, aunque pisen el freno el sistema tarda en actuar esos diez segundos, al final resulta insuficiente-agrega Azueta.

Por ello, Juan Pablo Zatarain, académico del ITESO y quien ha estudiado el tema de logística y transporte de carga pesada, apunta que además de respetar el peso límite, la unidad debe de contar con frenos auxiliares.

–Para evitar que si los (frenos) normales se dañan o no funcionan, pues el sistema alterno entre en acción-, explica.

Otros países del mundo tienen limitaciones más estrictas, por ejemplo, en Estados Unidos, Brasil y Argentina solo permiten un peso de 40 toneladas, según los datos de una recopilación del Foro Internacional de Transporte.

“Pero esto hay que aclararlo, en Estados Unidos les permiten ese peso y un largo de 24 metros, evitando las dimensiones más grandes y estos tráileres solo pueden circular por carreteras rectas y planas, generalmente llevan troncos de árboles, cosas así, no llevan sustancias peligrosas, está sumamente restringido. Tú dime ¿cuándo vas a ver algo así?”, cuestiona Héctor Gandini, representante de la sociedad civil en iniciativas del doble remolque.

El mismo estudio del IMT señala que durante 2020 existían 801 tráileres de doble remolque registrados ante la autoridad. Sin embargo, Gandini refiere que es sencillo adaptar un vehículo para ser doble remolque, por lo que no hay certeza sobre su número circulando.

–En realidad no hay un censo oficial de cuántos dobles remolques hay... un doble remolque lo armas en media hora, no hay que olvidar que le quitas el dolly y ya no es doble remolque, bien fácil-, enfatiza.

En esto concuerda el académico Zatarain, quien señala que es sencillo desarmar los tráileres doble remolque, pues solo se necesitan unidades de ensamble y cableado que permita conectar las luces del último remolque con el comando.

Por su parte, la Asociación Nacional de Transporte Privado defendió el doble remolque en su participa-

ción ante el Senado, y sostuvo que el tema se debe enfocar en la gestión de la velocidad. Por ejemplo, regular la velocidad a 30 kilómetros por hora en zonas donde usuarios y vehículos se mezclan de forma frecuente.

Zatarain destaca que, a diferencia de México, en otros países, las unidades tienen una revisión más exhaustiva en sus cargas y sanciones más claras en caso de incumplir. Además de otras medidas para evitar accidentes como unidades de menor dimensión, que circulen en un carril exclusivo, a una velocidad regulada y se respeten las jornadas de trabajo de los conductores.”<sup>3</sup>

La Ex Senadora de la República Alejandra Lagunes Soto Ruíz, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXV Legislatura del H. Congreso de la Unión, ha sido una de tantas que en su momento manifestó esta preocupación y después de hacer un estudio minucioso de los diferentes esfuerzos de legisladoras y legisladores por más de 10 años, he encontrado coincidencia con lo que en su momento ella presentó, razón por la cual le he solicitado de su autorización para realizar un planteamiento en los mismos términos de la citada exlegisladora, mencionando lo siguiente:

“La Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, establece las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y de arrastre y salvamento.

En esta norma se establece que el tracto camión doblemente articulado, es el vehículo destinado al transporte de carga constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación, que debe cumplir con diversas especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control, entre las que destacan:

- Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor,

- Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase,
- Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha,
- Circular con un mínimo de 100 metros de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente Norma,
- Conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo,
- Contar con conductores con capacitación, experiencia y licencia específica,
- Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje, y
- Sistemas de Posicionamiento Global, que reportará como mínimo los siguientes elementos: posición y velocidad, debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, información que el permisionario deberá poner a disposición de la Secretaría y Policía Federal para su consulta, conforme a los Lineamientos que emita la Secretaría.

Los tractocamiones doblemente articulados están autorizados para transitar por caminos hasta con 72.5 toneladas de peso, siempre y cuando cuenten con un sistema auxiliar de frenos, independientemente del sistema de balata.

Si bien, estas características ayudan en la prevención de accidentes, es fundamental que la autoridad de seguimiento y realice verificaciones constantes a los vehículos de carga que circulan en los caminos y puentes federales, con la finalidad de reducir accidentes e incrementar la seguridad de quienes circulen por caminos federales que existe menor probabilidad de accidentes con vehículos de autotransporte federal que pongan en riesgo su integridad física.”<sup>4</sup>

La citada iniciativa se puede leer completa en el siguiente link:

[https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

### La propuesta legislativa

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado me permito proponer el siguiente

#### Decreto

**Artículo Único.** Se adicionan un segundo párrafo a los artículos 35, 39 y 50 y una fracción IV Bis al artículo 74; la fracción VII del artículo 5, la fracción V del 66, las fracciones I, II, III, IV y V y párrafo cuarto del artículo 74 y párrafo primero y las fracciones I, II y III del artículo 74 Bis, de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

#### Artículo 50. ...

...

I. a VI. ...

**VII. Retirar de la circulación al autotransporte federal que no cumpla con las verificaciones técnicas, las condiciones de peso, dimensiones, capacidad, y otras establecidas en la presente Ley y Normas Oficiales Mexicanas.**

VIII. a IX. ...

#### Artículo 35. ...

**En caso de no cumplir con la verificación señalada en el párrafo anterior, se revocará el permiso de transitar en caminos federales.**

...

#### Artículo 39. ...

**Los permisionarios que tengan en circulación vehículos de autotransporte federal y privado, que no cumplan con las condiciones enunciadas en el párrafo anterior, serán sometidos a revocación de permisos.**

**Artículo 50. ...**

Queda estrictamente prohibida la circulación a las unidades de autotransporte de carga denominadas, camión remolque, tractocamión semirremolque-remolque y tractocamión semirremolque-semirremolque.

...

...

...

**Artículo 66. ...**

I. a IV. ...

V. Cuando el usuario del servicio no declare el valor de la mercancía, la responsabilidad quedará limitada a la cantidad equivalente a **15 veces la Unidad de Medida y Actualización**, por tonelada o la parte proporcional que corresponda tratándose de embarques de menor peso.

**Artículo 74. ...**

I. Aplicar tarifas superiores a las que en su caso se autoricen, con multa de cien a quinientas **veces la Unidad de Medida y Actualización**;

II. Destruir, inutilizar, apagar, quitar o cambiar una señal establecida para la seguridad de las vías generales de comunicación terrestres o medios de autotransporte que en ellas operan, con multa de cien a quinientas **veces la Unidad de Medida y Actualización**;

III. Colocar intencionalmente señales con ánimo de ocasionar daño a vehículos en circulación, con multa de cien a quinientas veces la Unidad de Medida y Actualización;

IV. Incumplir con cualquiera de las disposiciones en materia de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado, con multa de hasta quinientas **veces la Unidad de Medida y Actualización**;

**IV Bis. Mantener en circulación vehículos de autotransporte de carga, pasaje y turismo sin las**

**medidas establecidas en los artículos 35 y 39 de esta Ley, con multa de hasta quinientos días de Unidad de Medida y Actualización y serán sujetos a revocación del permiso correspondiente para la prestación de los servicios de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo.**

**Esta multa se incrementará hasta el doble, cuando los vehículos de autotransporte hayan ocasionado un accidente vial y, hasta tres veces cuando existan víctimas de privación de la vida.**

V. Cualquier otra infracción a lo previsto en la presente Ley o a los ordenamientos que de ella se deriven, con multa de hasta mil **veces la Unidad de Medida y Actualización**.

...

...

Para los efectos del presente capítulo, **la multa se calculará conforme al monto de la Unidad de Medida y Actualización**, al momento de cometerse la infracción.

Los ingresos derivados por concepto de multas que se impongan en términos del presente artículo se destinarán a la Secretaría para cubrir gastos de operación e inversión en tecnología y programas vinculados al autotransporte.

...

**Artículo 74 Bis.** La Secretaría de la Defensa Nacional, a través de la **Guardia Nacional**, de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias respectivas, impondrá las siguientes sanciones:

I. Por infracciones a la presente Ley y Reglamentos que de ella se deriven en materia de tránsito, multa de hasta doscientas **veces la Unidad de Medida y Actualización**, y

II. Por conducir vehículos en caminos y puentes federales que no cuenten con un contrato de un seguro que garantice daños a terceros con multa de veinte a cuarenta **veces la Unidad de Medida y Actualización**.

...

III. Cualquier otra infracción a las disposiciones de esta Ley y los ordenamientos que de ella se deriven para la operación de los servicios de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado cuando circulen en la zona terrestre de las vías generales de comunicación, con multa de hasta quinientas veces la Unidad de Medida y Actualización.

...

...

...

### Artículos Transitorios

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

**Segundo.** La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, contará con un plazo de 180 días a la publicación del presente Decreto para realizar las adecuaciones a las Normas y Reglamentos correspondientes.

**Tercero.** Los vehículos de autotransporte de carga con doble remolque y con una carga de 35 toneladas de peso, que actualmente recorren los caminos federales, dejarán de circular en su totalidad el 31 de diciembre de 2028, de conformidad con los lineamientos que emita la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

### Notas

1 <https://www.sinembargo.mx/4412725/traileres-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

2 <https://www.sinembargo.mx/4412725/traileres-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

3 <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/traileres-doble-remolque-iniciativas-congeladas-persisten-accidentes>

4 [https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 14 de octubre de 2025

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 50 BIS DE LA LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES, EN MATERIA DE SALVAGUARDAR SU VIDA AL TRANSITAR POR LAS CARRETERAS DEL PAÍS, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, diputado federal Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6 numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados; presenta a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona el artículo 50 Bis de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, en materia de salvaguardar su vida al transitar por las carreteras del país, al tenor de la siguiente:

### Exposición de Motivos

La Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes en México establece un marco legal para proteger y garantizar los derechos de las y los menores, incluida su seguridad en las vías públicas. Sin embargo, el creciente uso de dobles semirremolques plantea un riesgo significativo para la seguridad vial, afectando directamente la protección y bienestar de los niños y adolescentes.

Esta propuesta aboga por la reforma de dicha ley para prohibir los dobles semirremolques, a fin de salvaguardar la vida de los menores.

El objetivo central de esta iniciativa se enfoca en el Principio consagrado en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con la finalidad de salvaguardar el Interés Superior de la Niñez, la vida de niñas, niños y adolescentes, está en constante peligro, al transitar con sus familias en las carreteras del país, se encuentran en constante riesgo ante el inminente riesgo de encontrarse en el camino transitando un doble semirremolque, que sin ninguna cautela o precaución, se conducen y ocasionan accidentes que provocan lesiones permanentes o lamentablemente la pérdida de vidas.

Los dobles semirremolques son vehículos de gran tamaño y complejidad en su manejo, lo que incrementa el potencial de accidentes viales graves. Según la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes de México, los accidentes que involucran transporte de carga representan un alto porcentaje de fatalidades en carretera, y aquellos que involucran dobles semirremolques tienden a ser más severos. Proteger a los menores al reducir el riesgo de accidentes es una prioridad en la agenda de derechos humanos.

Niños y adolescentes son especialmente vulnerables en accidentes viales. El Consejo Nacional de Prevención de Accidentes (Conapra) reporta que los accidentes de tráfico son una de las principales causas de muerte en menores de edad en México. Reducir la presencia de dobles semirremolques puede disminuir significativamente este riesgo, alineando la legislación con el principio de interés superior de la niñez.

Muchos países de la OCDE ya han impuesto restricciones o prohibiciones a los dobles semirremolques para mejorar la seguridad vial. Por ejemplo, las regulaciones en países europeos más estrictas en cuanto al tamaño y peso de los vehículos de carga han demostrado una reducción en accidentes mortales. México puede beneficiarse de estas experiencias al ajustar su legislación para proteger más efectivamente a sus niñas, niños y adolescentes.

La reforma en cuestión se enmarca dentro del compromiso de México con la Convención sobre los Derechos del Niño de las Naciones Unidas, que subraya la obligación de los Estados de tomar todas las medidas apropiadas para asegurar la protección y el cuidado necesarios para el bienestar de los niños. Esta reforma legislativa es un paso necesario hacia el cumplimiento de este compromiso.

Modificar la Ley General de Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes para prohibir los dobles semirremolques en México es crucial para fortalecer la protección de la población infantil y adolescente. Tal acción no solo contribuiría a una mejora significativa en la seguridad vial, sino que también demostraría un compromiso real con los derechos y el bienestar de las generaciones futuras.<sup>1</sup>

Para tener una idea del impacto que esto genera, cabe destacar que, en México, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año:

Solo en 2020, murieron 1,460 personas en accidentes relacionados con tráileres de doble remolque.

De acuerdo con el Diario de los Diputados, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año.

De acuerdo con SinEmbargo, más de mil 600 de los más de cinco mil accidentes viales que provocan muertes cada año en México involucran a algún tráiler, especialmente de doble remolque.<sup>2</sup>

En este Honorable Congreso de la Unión, en diferentes legislaturas se ha planteado este problema, desde hace más de una década, como una preocupación urgente por resolver mediante la prohibición de estos y se han presentado iniciativas para prohibir la circulación de vehículos de carga con doble remolque, pero hasta ahora no han prosperado.

Es entendible las preocupaciones económicas que esto implica, sin embargo, nada se compara con el cuidado y protección de la vida de las personas, de nuestras familias, es tiempo de generar conciencia no solo desde la óptica económica y de la prohibición, sino de encontrar un sentido positivo al derecho a la vida, a nuestro cuidado, al de nuestras familias, a transitar sin miedo a sufrir un accidente, en efecto hemos escuchado las implicaciones que se tendrían si es que se logrará avanzar en la regulación y en su caso en la prohibición de la circulación de vehículos de doble o doble semirremolque, sin embargo no está de más mencionar muchas más causas que afecta la circulación de este tipo de vehículos;

Los datos estadísticos muestran un alarmante incremento en el número de accidentes de tráfico en Méxi-

co, muchos de los cuales involucran vehículos de gran tamaño, como los doble y doble semi remolques. Estos vehículos, debido a su tamaño y peso, tienen un mayor potencial para causar daños significativos en caso de colisión. La prohibición de estos vehículos podría contribuir a una disminución en la tasa de accidentes y, por ende, a la salvaguarda de vidas humanas.

Los usuarios más vulnerables de las vías, como ciclistas, motociclistas y peatones, se ven especialmente afectados por la presencia de vehículos de gran tamaño. La prohibición de los doble y doble semi remolques podría reducir el riesgo que representan para estos grupos, promoviendo un entorno más seguro para todos los usuarios de la carretera.

Además de los riesgos para la vida humana, los doble y doble semi remolques contribuyen a la contaminación ambiental. Su funcionamiento genera emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes que afectan la calidad del aire. Al limitar el uso de estos vehículos, se podría contribuir a un entorno más saludable y sostenible, alineándose con los objetivos de desarrollo sostenible del país dentro de la estrategia de prosperidad compartida, impulsado por la Presidenta Claudia Sheinbaum.

La prohibición de los doble y doble semi remolques no implica un freno al desarrollo del transporte de mercancías. Existen alternativas viables, como el uso de vehículos más pequeños y eficientes, que pueden realizar el mismo trabajo sin los riesgos asociados a los vehículos de gran tamaño. Fomentar el uso de estas alternativas puede estimular la innovación en el sector del transporte y contribuir a una economía más dinámica y segura.

La prohibición de los doble y doble semi remolques puede ir acompañada de campañas educativas que informen a la población sobre la importancia de la seguridad en las carreteras y la responsabilidad compartida de todos los usuarios.

La creación de una ley que prohíba los doble y doble semi remolques en México es una medida que busca priorizar la vida y la seguridad de todos los ciudadanos. Al reducir el riesgo de accidentes, proteger a los usuarios más vulnerables, contribuir a un entorno más saludable y fomentar alternativas de transporte, esta ley puede ser un paso significativo hacia un futuro más

seguro y sostenible. Es momento de actuar y poner la vida en el centro de nuestras decisiones legislativas.

### Planteamiento del problema

Me permito citar algunos fragmentos del artículo publicado en el medio de comunicación, sin embargo, titulado: “Tráileres asesinos: muertos todos los días”, de la autoría de Francisco Ortiz Pinchetti, en el mes de septiembre del año 2023:

“... Las estadísticas del INEGI indican que en México hay 561 mil unidades de autotransporte de carga. Más de cinco mil personas mueren cada año por accidentes viales. En más de mil 600 de esos descensos se ve involucrado algún tráiler, especialmente de doble remolque. Sin embargo, hay otros datos: el Instituto Mexicano del Transporte reporta que de 30 mil accidentes anuales, el tracto camión doblemente articulado participa en tres por ciento de los casos, genera 2.2 por ciento de fatalidades y 1.6 por ciento del total de lesionados. Es decir, ese tipo de vehículos provoca cada año la muerte de no menos de tres mil 600 mexicanos y deja lesiones a otros cuatro mil 800. Muchos de ellos quedan incapacitados de por vida. México ocupa el séptimo lugar en el mundo por el mayor número de accidentes carreteros, según la ONU.

Sabemos que en Estados Unidos y muchos otros países del mundo está prohibida la circulación de tráileres de doble remolque, por ser altamente peligrosos. Además, el transporte de carga está sujeto a estricta regulación, que incluye límites al peso de carga, sanciones millonarias a infractores y penas de prisión, como es en el caso de Gran Bretaña, Canadá, Francia y Alemania.

No ocurre así en México, obviamente. A pesar de incontables denuncias y de no pocas iniciativas de ley para reglamentar el tema, siguen siendo permitidos los tráileres de doble remolque y se mantienen altos tonelajes máximos permitidos, los cuales además se violan de manera cotidiana. Por lo demás, es prácticamente nula la aplicación de sanciones a los infractores.

Frecuentemente se culpa a los choferes de los accidentes. A menudo efectivamente actúan de manera irresponsable, sin precaución, a exceso de velocidad.

Existen otros culpables como lo son los dueños de las unidades de carga obligan a sus conductores a jorna-

das extenuantes. No los capacitan adecuadamente. Tampoco les dan debido mantenimiento a las unidades. Emplean llantas en mal estado, para ahorrar, y no revisan el sistema de frenado. Los sobrecargan de manera ilegal. Y son absolutamente impunes.

Un estudio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), alerta que la fatiga de los conductores de estos vehículos es causa preponderante en accidentes. “Casi todos los países regulan la cantidad de horas al volante y los tiempos de descanso para los choferes comerciales; pero en México no existen límites legales sobre tiempos de manejo continuo...”<sup>3</sup>

De acuerdo con la editorial de Animal Político, hace una relatoría de estudios e informes destaca en su publicación del día 22 de septiembre de 2022:

“La norma mexicana que regula la circulación de vehículos de autotransporte en México, un tráiler de doble remolque tiene permitido cargar hasta 75.5 toneladas y puede medir hasta 32.5 metros de largo. Sin embargo, en un informe entregado al Senado se documentó que el peso de tráileres que circulan así en México puede llegar hasta las 120 toneladas.

-Cuando un doble remolque tiene sobrecarga, su sistema de frenado es más lento, lo que le impide frenar pronto, puede tardar más de 10 segundos en lograr frenar, por eso terminan llevándose a una serie de automóviles- advierte Antonio Azueta, mecánico y reparador de tráileres.

De acuerdo con un estudio del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), de 2016, el frenado de un tráiler doble remolque, con 74 toneladas, necesitaría frenar 52 metros antes y tardaría al menos 4 segundos en hacer un alto total.

-Entonces estamos hablando de que no frenan porque en primera van muy pegados de los demás carros, en segunda porque, aunque pisen el freno el sistema tarda en actuar esos diez segundos, al final resulta insuficiente-agrega Azueta.

Por ello, Juan Pablo Zatarain, académico del ITESO y quien ha estudiado el tema de logística y transporte de carga pesada, apunta que además de respetar el peso límite, la unidad debe de contar con frenos auxiliares.

-Para evitar que si los (frenos) normales se dañan o no funcionan, pues el sistema alterno entre en acción-, explica.

Otros países del mundo tienen limitaciones más estrictas, por ejemplo, en Estados Unidos, Brasil y Argentina solo permiten un peso de 40 toneladas, según los datos de una recopilación del Foro Internacional de Transporte.

“Pero esto hay que aclararlo, en Estados Unidos les permiten ese peso y un largo de 24 metros, evitando las dimensiones más grandes y estos tráileres solo pueden circular por carreteras rectas y planas, generalmente llevan troncos de árboles, cosas así, no llevan sustancias peligrosas, está sumamente restringido. Tú dime ¿cuándo vas a ver algo así?”, cuestiona Héctor Gandini, representante de la sociedad civil en iniciativas del doble remolque.

El mismo estudio del IMT señala que durante 2020 existían 801 tráileres de doble remolque registrados ante la autoridad. Sin embargo, Gandini refiere que es sencillo adaptar un vehículo para ser doble remolque, por lo que no hay certeza sobre su número circulando.

-En realidad no hay un censo oficial de cuántos dobles remolques hay... un doble remolque lo armas en media hora, no hay que olvidar que le quitas el dolly y ya no es doble remolque, bien fácil-, enfatiza.

En esto concuerda el académico Zatarain, quien señala que es sencillo desarmar los tráileres doble remolque, pues solo se necesitan unidades de ensamble y cableado que permita conectar las luces del último remolque con el comando.

Por su parte, la Asociación Nacional de Transporte Privado defendió el doble remolque en su participación ante el Senado, y sostuvo que el tema se debe enfocar en la gestión de la velocidad. Por ejemplo, regular la velocidad a 30 kilómetros por hora en zonas donde usuarios y vehículos se mezclan de forma frecuente.

Zatarain destaca que, a diferencia de México, en otros países, las unidades tienen una revisión más exhaustiva en sus cargas y sanciones más claras en caso de incumplir. Además de otras medidas para evitar accidentes como unidades de menor dimensión, que circulen en un carril exclusivo, a una velocidad regulada y se

respeten las jornadas de trabajo de los conductores.”<sup>4</sup>

La Ex Senadora de la República Alejandra Lagunes Soto Ruíz, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXV Legislatura del H. Congreso de la Unión, ha sido una de tantas que en su momento manifestó esta preocupación y después de hacer un estudio minucioso de los diferentes esfuerzos de legisladoras y legisladores por más de 10 años, he encontrado coincidencia con lo que en su momento ella presentó, razón por la cual le he solicitado de su autorización para realizar un planteamiento en los mismos términos de la citada exlegisladora, mencionando lo siguiente:

“La Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, establece las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y de arrastre y salvamento.

En esta norma se establece que el tracto camión doblemente articulado, es el vehículo destinado al transporte de carga constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación, que debe cumplir con diversas especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control, entre las que destacan:

- Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor,
- Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase,
- Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha,
- Circular con un mínimo de 100 metros de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente Norma,

- Conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo,

- Contar con conductores con capacitación, experiencia y licencia específica,

- Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje, y

- Sistemas de Posicionamiento Global, que reportará como mínimo los siguientes elementos: posición y velocidad, debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, información que el permissionario deberá poner a disposición de la Secretaría y Policía Federal para su consulta, conforme a los Lineamientos que emita la Secretaría.

Los tractocamiones doblemente articulados están autorizados para transitar por caminos hasta con 72.5 toneladas de peso, siempre y cuando cuenten con un sistema auxiliar de frenos, independientemente del sistema de balata.

Si bien, estas características ayudan en la prevención de accidentes, es fundamental que la autoridad de seguimiento y realice verificaciones constantes a los vehículos de carga que circulan en los caminos y puentes federales, con la finalidad de reducir accidentes e incrementar la seguridad de quienes circulen por caminos federales que existe menor probabilidad de accidentes con vehículos de autotransporte federal que pongan en riesgo su integridad física.”<sup>5</sup>

La citada iniciativa se puede leer completa en el siguiente link:

[https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

### La propuesta legislativa

Para mayor claridad se expone el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO ACTUAL LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE	DEBE DECIR
Sin correlativo	<p>Artículo 50 Bis.- El Estado, en sus diversos niveles de gobierno y a través de las instituciones correspondientes, velará por la salvaguarda de la vida y la integridad de las niñas, niños y adolescentes, realizando acciones coordinadas con la Guardia Nacional para garantizar su seguridad en todos los ámbitos de su desarrollo a fin de:</p> <p>I. Asegurar la integridad y el derecho a la vida de las niñas, niños y adolescentes, por lo que se implementará la prohibición de circulación a las unidades de autotransporte de carga denominadas, camión remolque, tractocamión semirremolque-remolque y tractocamión semirremolque-semiremolque, en carreteras y zonas urbanas donde su operación represente un riesgo elevado para la seguridad vial.</p> <p>II. La coordinación con la Guardia Nacional para supervisar y hacer cumplir esta prohibición, así como para implementar operativos de vigilancia en las rutas identificadas con mayor riesgo de accidentes que involucren transporte de carga, denominadas, camión remolque, tractocamión semirremolque-remolque y tractocamión semirremolque-semiremolque.</p> <p>III. La implementación de campañas de sensibilización sobre la seguridad vial dirigidas a transportistas y comunidad en general, en coordinación con instituciones educativas y de seguridad vial.</p> <p>IV. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, junto con la</p>
	<p>Guardia Nacional, desarrollará programas de capacitación específicos para el monitoreo y control del cumplimiento de estas disposiciones.</p> <p>V. Se establecerán mecanismos de vigilancia y evaluación periódica para medir la efectividad de las medidas implementadas y proponer mejoras continuas.</p>

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado me permito proponer el siguiente

**Decreto**

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

**Artículo 50 Bis.** El Estado, en sus diversos niveles de gobierno y a través de las instituciones correspondientes, velará por la salvaguarda de la vida y la integridad de las niñas, niños y adolescentes, realizando acciones coordinadas con la Guardia Nacional para garantizar su seguridad en todos los ámbitos de su desarrollo a fin de:

**I. Asegurar la integridad y el derecho a la vida de las niñas, niños y adolescentes, por lo que se implementará la prohibición de circulación a las unidades de autotransporte de carga denominadas, camión remolque, tractocamión semirremolque-remolque y tractocamión semirremolque-semiremolque, en carreteras y zonas urbanas donde su operación represente un riesgo elevado para la seguridad vial.**

**II. La coordinación con la Guardia Nacional para supervisar y hacer cumplir esta prohibición, así como para implementar operativos de vigilancia en las rutas identificadas con mayor riesgo de accidentes que involucren transporte de carga, denominadas, camión remolque, tractocamión semirremolque-remolque y tractocamión semirremolque-semiremolque.**

**III. La implementación de campañas de sensibilización sobre la seguridad vial dirigidas a transportistas y comunidad en general, en coordinación con instituciones educativas y de seguridad vial.**

**IV. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, junto con la Guardia Nacional, desarrollará programas de capacitación específicos para el monitoreo y control del cumplimiento de estas disposiciones.**

**V. Se establecerán mecanismos de vigilancia y evaluación periódica para medir la efectividad de las medidas implementadas y proponer mejoras continuas.**

**Artículo Transitorio**

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

**Notas**

1 Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, México

Consejo Nacional de Prevención de Accidentes (Conapra)

Convención sobre los Derechos del Niño de las Naciones Unidas

2 <https://www.sinembargo.mx/4412725/traileres-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

3 <https://www.sinembargo.mx/4412725/traileres-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

4 <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/traileres-doble-remolque-iniciativas-congeladas-persisten-accidentes>

5 [https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 14 de octubre de 2025.

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE SALUD, EN MATERIA DE SALVAGUARDAR LA VIDA DE LAS PERSONAS QUE TRANSITAN POR LAS CARRETERAS DEL PAÍS, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, diputado federal Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados; presenta a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se adicionan diversas disposiciones de la Ley General de Salud, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, al tenor de la siguiente

## Exposición de Motivos

La seguridad de las personas que transitan por las carreteras es un asunto de primordial importancia que requiere atención inmediata y acciones concretas. El aumento en la circulación de unidades de autotransporte de carga, específicamente los camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque, ha llevado a un incremento en la siniestralidad vial.

Esta exposición de motivos se centra en la urgente necesidad de salvar vidas, el objetivo principal es cuidar de la vida, salud de las familias mexicanas, por lo que es necesario prohibir la circulación de estas unidades para proteger la vida de todos los usuarios de las vías.

Estudios han demostrado que los camiones de gran tamaño implican un mayor riesgo de accidentes. Según datos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes de México, las unidades de carga pesada están involucradas en aproximadamente el 14% de los accidentes fatales en carreteras. Este porcentaje es alarmante y muestra una correlación directa entre el tamaño y peso de estas unidades y la gravedad de los accidentes.

Los usuarios de la vía, incluyendo automovilistas, motociclistas, ciclistas y peatones, son particularmente vulnerables ante la presencia de vehículos de gran tamaño. Un estudio de la Organización Mundial de la Salud (OMS) indica que las colisiones con camiones pesados son más propensas a resultar en lesiones graves o fatales. La inercia y la masa de estos vehículos amplifican el impacto en caso de colisión, resultando en consecuencias devastadoras para los demás usuarios.

La presencia continua de camiones de carga en las carreteras contribuye al estrés vial y a la desconfianza de los conductores. Según la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), el estrés asociado con la conducción en presencia de vehículos pesados no solo afecta la salud mental de los conductores, sino que también puede contribuir a un mayor número de errores humanos al volante, aumentando la probabilidad de accidentes.

Adicionalmente, estas unidades también contribuyen a la contaminación del aire y ruido en las zonas por las

que circulan. Un informe del Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático indica que los vehículos de carga pesada son responsables de una significativa proporción de emisiones contaminantes. Prohibir su circulación puede tener beneficios directos para la salud pública y el medio ambiente.

En muchos países, como Dinamarca y Bélgica, se han implementado restricciones en la circulación de vehículos de carga pesada en determinadas carreteras o durante horarios específicos. Estas medidas han resultado en una reducción notable de accidentes y han mejorado la seguridad vial. La experiencia internacional demuestra que la prohibición puede ser una estrategia eficaz para proteger a los usuarios de la carretera.

La prohibición de la circulación de camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque es una medida necesaria y urgente para salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras. Esta acción no solo busca reducir el número de accidentes y muertes, sino también promover la salud pública, el bienestar y un entorno vial más seguro para todos los usuarios de la vía.

Es fundamental que se tomen decisiones proactivas que prioricen la vida y la seguridad en nuestras carreteras.

Para tener una idea del impacto que esto genera, cabe destacar que, en México, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año:

Solo en 2020, murieron 1,460 personas en accidentes relacionados con tráileres de doble remolque.

De acuerdo con el Diario de los Diputados, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año.

De acuerdo con SinEmbargo, más de mil 600 de los más de cinco mil accidentes viales que provocan muertes cada año en México involucran a algún tráiler, especialmente de doble remolque. <sup>1</sup>

En este Honorable Congreso de la Unión, en diferentes legislaturas se ha planteado este problema, desde

hace más de una década, como una preocupación urgente por resolver mediante la prohibición de estos y se han presentado iniciativas para prohibir la circulación de vehículos de carga con doble remolque, pero hasta ahora no han prosperado.

Es entendible las preocupaciones económicas que esto implica, sin embargo, nada se compara con el cuidado y protección de la vida de las personas, de nuestras familias, es tiempo de generar conciencia no solo desde la óptica económica y de la prohibición, sino de encontrar un sentido positivo al derecho a la vida, a nuestro cuidado, al de nuestras familias, a transitar sin miedo a sufrir un accidente, en efecto hemos escuchado las implicaciones que se tendrían si es que se logrará avanzar en la regulación y en su caso en la prohibición de la circulación de vehículos de doble o doble semi-remolque, sin embargo no está de más mencionar muchas más causas que afecta la circulación de este tipo de vehículos;

Los datos estadísticos muestran un alarmante incremento en el número de accidentes de tráfico en México, muchos de los cuales involucran vehículos de gran tamaño, como los doble y doble semi remolques. Estos vehículos, debido a su tamaño y peso, tienen un mayor potencial para causar daños significativos en caso de colisión. La prohibición de estos vehículos podría contribuir a una disminución en la tasa de accidentes y, por ende, a la salvaguarda de vidas humanas.

Los usuarios más vulnerables de las vías, como ciclistas, motociclistas y peatones, se ven especialmente afectados por la presencia de vehículos de gran tamaño. La prohibición de los doble y doble semi remolques podría reducir el riesgo que representan para estos grupos, promoviendo un entorno más seguro para todos los usuarios de la carretera.

Además de los riesgos para la vida humana, los doble y doble semi remolques contribuyen a la contaminación ambiental. Su funcionamiento genera emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes que afectan la calidad del aire. Al limitar el uso de estos vehículos, se podría contribuir a un entorno más saludable y sostenible, alineándose con los objetivos de desarrollo sostenible del país dentro de la estrategia de prosperidad compartida, impulsado por la Presidenta Claudia Sheinbaum.

La prohibición de los doble y doble semi remolques no implica un freno al desarrollo del transporte de mercancías. Existen alternativas viables, como el uso de vehículos más pequeños y eficientes, que pueden realizar el mismo trabajo sin los riesgos asociados a los vehículos de gran tamaño. Fomentar el uso de estas alternativas puede estimular la innovación en el sector del transporte y contribuir a una economía más dinámica y segura.

La prohibición de los doble y doble semi remolques puede ir acompañada de campañas educativas que informen a la población sobre la importancia de la seguridad en las carreteras y la responsabilidad compartida de todos los usuarios.

La creación de una ley que prohíba los doble y doble semi remolques en México es una medida que busca priorizar la vida y la seguridad de todos los ciudadanos. Al reducir el riesgo de accidentes, proteger a los usuarios más vulnerables, contribuir a un entorno más saludable y fomentar alternativas de transporte, esta ley puede ser un paso significativo hacia un futuro más seguro y sostenible. Es momento de actuar y poner la vida en el centro de nuestras decisiones legislativas.

### Planteamiento del problema

Me permito citar algunos fragmentos del artículo publicado en el medio de comunicación, sin embargo, titulado: “Tráileres asesinos: muertos todos los días”, de la autoría de Francisco Ortiz Pinchetti, en el mes de septiembre del año 2023:

“... Las estadísticas del INEGI indican que en México hay 561 mil unidades de autotransporte de carga. Más de cinco mil personas mueren cada año por accidentes viales. En más de mil 600 de esos descensos se ve involucrado algún tráiler, especialmente de doble remolque. Sin embargo, hay otros datos: el Instituto Mexicano del Transporte reporta que de 30 mil accidentes anuales, el tracto camión doblemente articulado participa en tres por ciento de los casos, genera 2.2 por ciento de fatalidades y 1.6 por ciento del total de lesionados. Es decir, ese tipo de vehículos provoca cada año la muerte de no menos de tres mil 600 mexicanos y deja lesiones a otros cuatro mil 800. Muchos de ellos quedan incapacitados de por vida. México ocupa el séptimo lugar en el mundo por el mayor número de accidentes carreteros, según la ONU.

Sabemos que en Estados Unidos y muchos otros países del mundo está prohibida la circulación de tráileres de doble remolque, por ser altamente peligrosos. Además, el transporte de carga está sujeto a estricta regulación, que incluye límites al peso de carga, sanciones millonarias a infractores y penas de prisión, como es en el caso de Gran Bretaña, Canadá, Francia y Alemania.

No ocurre así en México, obviamente. A pesar de incontables denuncias y de no pocas iniciativas de ley para reglamentar el tema, siguen siendo permitidos los tráileres de doble remolque y se mantienen altos tonelajes máximos permitidos, los cuales además se violan de manera cotidiana. Por lo demás, es prácticamente nula la aplicación de sanciones a los infractores.

Frecuentemente se culpa a los choferes de los accidentes. A menudo efectivamente actúan de manera irresponsable, sin precaución, a exceso de velocidad.

Existen otros culpables como lo son los dueños de las unidades de carga obligan a sus conductores a jornadas extenuantes. No los capacitan adecuadamente. Tampoco les dan debido mantenimiento a las unidades. Emplean llantas en mal estado, para ahorrar, y no revisan el sistema de frenado. Los sobrecargan de manera ilegal. Y son absolutamente impunes.

Un estudio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), alerta que la fatiga de los conductores de estos vehículos es causa preponderante en accidentes. “Casi todos los países regulan la cantidad de horas al volante y los tiempos de descanso para los choferes comerciales; pero en México no existen límites legales sobre tiempos de manejo continuo...”<sup>2</sup>

De acuerdo con la editorial de Animal Político, hace una relatoría de estudios e informes destaca en su publicación del día 22 de septiembre de 2022:

“La norma mexicana que regula la circulación de vehículos de autotransporte en México, un tráiler de doble remolque tiene permitido cargar hasta 75.5 toneladas y puede medir hasta 32.5 metros de largo. Sin embargo, en un informe entregado al Senado se documentó que el peso de tráileres que circulan así en México puede llegar hasta las 120 toneladas.

-Cuando un doble remolque tiene sobrecarga, su sistema de frenado es más lento, lo que le impide frenar pronto, puede tardar más de 10 segundos en lograr frenar, por eso terminan llevándose a una serie de automóviles- advierte Antonio Azueta, mecánico y reparador de tráileres.

De acuerdo con un estudio del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), de 2016, el frenado de un tráiler doble remolque, con 74 toneladas, necesitaría frenar 52 metros antes y tardaría al menos 4 segundos en hacer un alto total.

-Entonces estamos hablando de que no frenan porque en primera van muy pegados de los demás carros, en segunda porque, aunque pisen el freno el sistema tarda en actuar esos diez segundos, al final resulta insuficiente-agrega Azueta.

Por ello, Juan Pablo Zatarain, académico del ITE-SO y quien ha estudiado el tema de logística y transporte de carga pesada, apunta que además de respetar el peso límite, la unidad debe de contar con frenos auxiliares.

-Para evitar que si los (frenos) normales se dañan o no funcionan, pues el sistema alterno entre en acción-, explica.

Otros países del mundo tienen limitaciones más estrictas, por ejemplo, en Estados Unidos, Brasil y Argentina solo permiten un peso de 40 toneladas, según los datos de una recopilación del Foro Internacional de Transporte.

“Pero esto hay que aclararlo, en Estados Unidos les permiten ese peso y un largo de 24 metros, evitando las dimensiones más grandes y estos tráileres solo pueden circular por carreteras rectas y planas, generalmente llevan troncos de árboles, cosas así, no llevan sustancias peligrosas, está sumamente restringido. Tú dime ¿cuándo vas a ver algo así?”, cuestiona Héctor Gandini, representante de la sociedad civil en iniciativas del doble remolque.

El mismo estudio del IMT señala que durante 2020 existían 801 tráileres de doble remolque registrados ante la autoridad. Sin embargo, Gandini refiere que es sencillo adaptar un vehículo para ser doble remolque, por lo que no hay certeza sobre su número circulando.

-En realidad no hay un censo oficial de cuántos dobles remolques hay... un doble remolque lo armas en media hora, no hay que olvidar que le quitas el dolly y ya no es doble remolque, bien fácil-, enfatiza.

En esto concuerda el académico Zatarain, quien señala que es sencillo desarmar los tráileres doble remolque, pues solo se necesitan unidades de ensamble y cableado que permita conectar las luces del último remolque con el comando.

Por su parte, la Asociación Nacional de Transporte Privado defendió el doble remolque en su participación ante el Senado, y sostuvo que el tema se debe enfocar en la gestión de la velocidad. Por ejemplo, regular la velocidad a 30 kilómetros por hora en zonas donde usuarios y vehículos se mezclan de forma frecuente.

Zatarain destaca que, a diferencia de México, en otros países, las unidades tienen una revisión más exhaustiva en sus cargas y sanciones más claras en caso de incumplir. Además de otras medidas para evitar accidentes como unidades de menor dimensión, que circulen en un carril exclusivo, a una velocidad regulada y se respeten las jornadas de trabajo de los conductores.”<sup>3</sup>

La ex Senadora de la República Alejandra Lagunes Soto Ruiz, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXV Legislatura del H. Congreso de la Unión, ha sido una de tantas que en su momento manifestó esta preocupación y después de hacer un estudio minucioso de los diferentes esfuerzos de legisladoras y legisladores por más de 10 años, he encontrado coincidencia con lo que en su momento ella presentó, razón por la cual le he solicitado de su autorización para realizar un planteamiento en los mismos términos de la citada exlegisladora, mencionando lo siguiente:

“La Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, establece las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal,

excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y de arrastre y salvamento.

En esta norma se establece que el tracto camión doblemente articulado, es el vehículo destinado al transporte de carga constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación, que debe cumplir con diversas especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control, entre las que destacan:

- Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor,
- Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase,
- Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha,
- Circular con un mínimo de 100 metros de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente Norma,
- Conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo,
- Contar con conductores con capacitación, experiencia y licencia específica,
- Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje, y
- Sistemas de Posicionamiento Global, que reportará como mínimo los siguientes elementos: posición y velocidad, debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, información que el permisionario deberá poner a disposición de la Secretaría y Policía Federal para su consulta, conforme a los Lineamientos que emita la Secretaría.

Los tractocamiones doblemente articulados están autorizados para transitar por caminos hasta con 72.5 toneladas de peso, siempre y cuando cuenten con un sis-

tema auxiliar de frenos, independientemente del sistema de balata.

Si bien, estas características ayudan en la prevención de accidentes, es fundamental que la autoridad de seguimiento y realice verificaciones constantes a los vehículos de carga que circulan en los caminos y puentes federales, con la finalidad de reducir accidentes e incrementar la seguridad de quienes circulen por caminos federales que existe menor probabilidad de accidentes con vehículos de autotransporte federal que pongan en riesgo su integridad física.”<sup>4</sup>

La citada iniciativa se puede leer completa en el siguiente link:

[https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

### La propuesta legislativa

Para mayor claridad se expone el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO ACTUAL DE LA LEY GENERAL DE SALUD	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
<b>DICE</b>	<b>DEBE DECIR</b>
CAPITULO II Distribución de Competencias	CAPITULO II Distribución de Competencias
Artículo 13. La competencia entre la Federación y las entidades federativas en materia de salubridad general quedará distribuida conforme a lo siguiente:	Artículo 13. ...
A. ...	A. ...
I. a X. ...	I. a X. ...
B. ...	<b>XI. La coordinación de acciones entre instituciones de salud y la Guardia Nacional para implementar medidas que salvaguarden la vida de las personas, incluyendo la supervisión y ejecución de la prohibición de circulación de camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, en carreteras y áreas urbanas donde su operación represente un riesgo para la seguridad pública.</b>
C. ...	<b>XII. La realización de campañas de prevención y educación sobre la seguridad vial y salud pública dirigidas a la población, con el objetivo de reducir los accidentes y fomentar un entorno propicio para el desarrollo y bienestar de las personas.</b>
	<b>XIII. El desarrollo de normativas que aseguren la integración de la perspectiva de salud pública en las políticas de transporte</b>

y movilidad, promoviendo la garantía del derecho a la vida y a un ambiente sano para todos.

B. ...

C. ...

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado me permito proponer el siguiente

### Decreto

**Artículo Único.** Se adicionan las fracciones XI, XII Y XIII del Apartado A del artículo 13 de la Ley General de Salud, para quedar como sigue:

### Capítulo II Distribución de Competencias

#### Artículo 13. ...

A. ...

I. a X. ...

**XI. La coordinación de acciones entre instituciones de salud y la Guardia Nacional para implementar medidas que salvaguarden la vida de las personas, incluyendo la supervisión y ejecución de la prohibición de circulación de camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque, en carreteras y áreas urbanas donde su operación represente un riesgo para la seguridad pública.**

**XII. La realización de campañas de prevención y educación sobre la seguridad vial y salud pública dirigidas a la población, con el objetivo de reducir los accidentes y fomentar un entorno propicio para el desarrollo y bienestar de las personas.**

**XIII. El desarrollo de normativas que aseguren la integración de la perspectiva de salud pública en las políticas de transporte y movilidad, promoviendo la garantía del derecho a la vida y a un ambiente sano para todos.**

B. ...

C. ...

### Artículo Transitorio

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

#### Notas

1 <https://www.sinembargo.mx/4412725/trailer-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

2 <https://www.sinembargo.mx/4412725/trailer-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

3 <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/trailer-doble-remolque-iniciativas-congeladas-persisten-accidentes>

4 [https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 14 de octubre de 2025

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, EN MATERIA DE SALVAGUARDAR LA VIDA DE LAS PERSONAS QUE TRANSPORTAN POR LAS CARRETERAS DEL PAÍS, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, diputado federal Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, nume-

ral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados; presenta a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se adicionan diversas disposiciones de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, al tenor de la siguiente

### Exposición de Motivos

La seguridad de las personas en materia de movilidad y seguridad vial, que transitan por las carreteras es un asunto de primordial importancia que requiere atención inmediata y acciones concretas.

El aumento en la circulación de unidades de auto-transporte de carga, específicamente los camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque, ha llevado a un incremento en la siniestralidad vial. Esta iniciativa trata de proteger la vida, previniendo accidentes fatales o lesiones permanentes de los usuarios de las carreteras del país, por lo tanto se centra en la urgente necesidad de prohibir la circulación de estas unidades para proteger la vida de todos los usuarios de las vías.

Estudios han demostrado que los camiones de gran tamaño implican un mayor riesgo de accidentes. Según datos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes de México, las unidades de carga pesada están involucradas en aproximadamente el 14 por ciento de los accidentes fatales en carreteras. Este porcentaje es alarmante y muestra una correlación directa entre el tamaño y peso de estas unidades y la gravedad de los accidentes.

Los usuarios de la vía, incluyendo automovilistas, motociclistas, ciclistas y peatones, son particularmente vulnerables ante la presencia de vehículos de gran tamaño. Un estudio de la Organización Mundial de la Salud (OMS) indica que las colisiones con camiones pesados son más propensas a resultar en lesiones graves o fatales. La inercia y la masa de estos vehículos amplifican el impacto en caso de colisión, resultando en consecuencias devastadoras para los demás usuarios.

La presencia continua de camiones de carga en las carreteras contribuye al estrés vial y a la desconfianza de

los conductores. Según la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), el estrés asociado con la conducción en presencia de vehículos pesados no solo afecta la salud mental de los conductores, sino que también puede contribuir a un mayor número de errores humanos al volante, aumentando la probabilidad de accidentes.

Adicionalmente, estas unidades también contribuyen a la contaminación del aire y ruido en las zonas por las que circulan. Un informe del Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático indica que los vehículos de carga pesada son responsables de una significativa proporción de emisiones contaminantes. Prohibir su circulación puede tener beneficios directos para la salud pública y el medio ambiente.

En muchos países, como Dinamarca y Bélgica, se han implementado restricciones en la circulación de vehículos de carga pesada en determinadas carreteras o durante horarios específicos. Estas medidas han resultado en una reducción notable de accidentes y han mejorado la seguridad vial. La experiencia internacional demuestra que la prohibición puede ser una estrategia eficaz para proteger a los usuarios de la carretera.

La prohibición de la circulación de camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque es una medida necesaria y urgente para salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras. Esta acción no solo busca reducir el número de accidentes y muertes, sino también promover la salud pública, el bienestar y un entorno vial más seguro para todos los usuarios de la vía. Es fundamental que se tomen decisiones proactivas que prioricen la vida y la seguridad en nuestras carreteras.

Para tener una idea del impacto que esto genera, cabe destacar que, en México, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año:

Solo en 2020, murieron 1,460 personas en accidentes relacionados con tráileres de doble remolque.

De acuerdo con el Diario de los Diputados, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año.

De acuerdo con SinEmbargo, más de mil 600 de los más de cinco mil accidentes viales que provocan muertes cada año en México involucran a algún tráiler, especialmente de doble remolque.<sup>1</sup>

En este Honorable Congreso de la Unión, en diferentes legislaturas se ha planteado este problema, desde hace más de una década, como una preocupación urgente por resolver mediante la prohibición de estos y se han presentado iniciativas para prohibir la circulación de vehículos de carga con doble remolque, pero hasta ahora no han prosperado.

Es entendible las preocupaciones económicas que esto implica, sin embargo, nada se compara con el cuidado y protección de la vida de las personas, de nuestras familias, es tiempo de generar conciencia no solo desde la óptica económica y de la prohibición, sino de encontrar un sentido positivo al derecho a la vida, a nuestro cuidado, al de nuestras familias, a transitar sin miedo a sufrir un accidente, en efecto hemos escuchado las implicaciones que se tendrían si es que se logrará avanzar en la regulación y en su caso en la prohibición de la circulación de vehículos de doble o doble semirremolque, sin embargo no está de más mencionar muchas más causas que afecta la circulación de este tipo de vehículos;

Los datos estadísticos muestran un alarmante incremento en el número de accidentes de tráfico en México, muchos de los cuales involucran vehículos de gran tamaño, como los doble y doble semi remolques. Estos vehículos, debido a su tamaño y peso, tienen un mayor potencial para causar daños significativos en caso de colisión. La prohibición de estos vehículos podría contribuir a una disminución en la tasa de accidentes y, por ende, a la salvaguarda de vidas humanas.

Además de los riesgos para la vida humana, los doble y doble semi remolques contribuyen a la contaminación ambiental. Su funcionamiento genera emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes que afectan la calidad del aire. Al limitar el uso de estos vehículos, se podría contribuir a un entorno más saludable y sostenible, alineándose con los objetivos de desarrollo sostenible del país dentro de la estrategia de prosperidad compartida, impulsado por la Presidenta Claudia Sheinbaum.

La prohibición de los doble y doble semi remolques no implica un freno al desarrollo del transporte de mer-

cancías. Existen alternativas viables, como el uso de vehículos más pequeños y eficientes, que pueden realizar el mismo trabajo sin los riesgos asociados a los vehículos de gran tamaño. Fomentar el uso de estas alternativas puede estimular la innovación en el sector del transporte y contribuir a una economía más dinámica y segura.

La prohibición de los doble y doble semi remolques puede ir acompañada de campañas educativas que informen a la población sobre la importancia de la seguridad en las carreteras y la responsabilidad compartida de todos los usuarios.

La creación de una ley que prohíba los doble y doble semi remolques en México es una medida que busca priorizar la vida y la seguridad de todos los ciudadanos. Al reducir el riesgo de accidentes, proteger a los usuarios más vulnerables, contribuir a un entorno más saludable y fomentar alternativas de transporte, esta ley puede ser un paso significativo hacia un futuro más seguro y sostenible. Es momento de actuar y poner la vida en el centro de nuestras decisiones legislativas.

### **Planteamiento del problema**

Me permito citar algunos fragmentos del artículo publicado en el medio de comunicación, sin embargo, titulado: “Tráileres asesinos: muertos todos los días”, de la autoría de Francisco Ortiz Pinchetti, en el mes de septiembre del año 2023:

“... Las estadísticas del INEGI indican que en México hay 561 mil unidades de autotransporte de carga. Más de cinco mil personas mueren cada año por accidentes viales. En más de mil 600 de esos descensos se ve involucrado algún tráiler, especialmente de doble remolque. Sin embargo, hay otros datos: el Instituto Mexicano del Transporte reporta que de 30 mil accidentes anuales, el tracto camión doblemente articulado participa en tres por ciento de los casos, genera 2.2 por ciento de fatalidades y 1.6 por ciento del total de lesionados. Es decir, ese tipo de vehículos provoca cada año la muerte de no menos de tres mil 600 mexicanos y deja lesiones a otros cuatro mil 800. Muchos de ellos quedan incapacitados de por vida. México ocupa el séptimo lugar en el mundo por el mayor número de accidentes carreteros, según la ONU.

Sabemos que en Estados Unidos y muchos otros países del mundo está prohibida la circulación de tráileres de doble remolque, por ser altamente peligrosos. Además, el transporte de carga está sujeto a estricta regulación, que incluye límites al peso de carga, sanciones millonarias a infractores y penas de prisión, como es en el caso de Gran Bretaña, Canadá, Francia y Alemania.

No ocurre así en México, obviamente. A pesar de incontables denuncias y de no pocas iniciativas de ley para reglamentar el tema, siguen siendo permitidos los tráileres de doble remolque y se mantienen altos tonelajes máximos permitidos, los cuales además se violan de manera cotidiana. Por lo demás, es prácticamente nula la aplicación de sanciones a los infractores.

Frecuentemente se culpa a los choferes de los accidentes. A menudo efectivamente actúan de manera irresponsable, sin precaución, a exceso de velocidad.

Existen otros culpables como lo son los dueños de las unidades de carga obligan a sus conductores a jornadas extenuantes. No los capacitan adecuadamente. Tampoco les dan debido mantenimiento a las unidades. Emplean llantas en mal estado, para ahorrar, y no revisan el sistema de frenado. Los sobrecargan de manera ilegal. Y son absolutamente impunes.

Un estudio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), alerta que la fatiga de los conductores de estos vehículos es causa preponderante en accidentes. “Casi todos los países regulan la cantidad de horas al volante y los tiempos de descanso para los choferes comerciales; pero en México no existen límites legales sobre tiempos de manejo continuo...”<sup>2</sup>

De acuerdo con la editorial de Animal Político, hace una relatoría de estudios e informes destaca en su publicación del día 22 de septiembre de 2022:

“La norma mexicana que regula la circulación de vehículos de autotransporte en México, un tráiler de doble remolque tiene permitido cargar hasta 75.5 toneladas y puede medir hasta 32.5 metros de largo. Sin embargo, en un informe entregado al Senado se

documentó que el peso de tráileres que circulan así en México puede llegar hasta las 120 toneladas.

-Cuando un doble remolque tiene sobrecarga, su sistema de frenado es más lento, lo que le impide frenar pronto, puede tardar más de 10 segundos en lograr frenar, por eso terminan llevándose a una serie de automóviles- advierte Antonio Azueta, mecánico y reparador de tráileres.

De acuerdo con un estudio del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), de 2016, el frenado de un tráiler doble remolque, con 74 toneladas, necesitaría frenar 52 metros antes y tardaría al menos 4 segundos en hacer un alto total.

-Entonces estamos hablando de que no frenan porque en primera van muy pegados de los demás carros, en segunda porque, aunque pisen el freno el sistema tarda en actuar esos diez segundos, al final resulta insuficiente-agrega Azueta.

Por ello, Juan Pablo Zatarain, académico del ITE-SO y quien ha estudiado el tema de logística y transporte de carga pesada, apunta que además de respetar el peso límite, la unidad debe de contar con frenos auxiliares.

-Para evitar que si los (frenos) normales se dañan o no funcionan, pues el sistema alterno entre en acción-, explica.

Otros países del mundo tienen limitaciones más estrictas, por ejemplo, en Estados Unidos, Brasil y Argentina solo permiten un peso de 40 toneladas, según los datos de una recopilación del Foro Internacional de Transporte.

“Pero esto hay que aclararlo, en Estados Unidos les permiten ese peso y un largo de 24 metros, evitando las dimensiones más grandes y estos tráileres solo pueden circular por carreteras rectas y planas, generalmente llevan troncos de árboles, cosas así, no llevan sustancias peligrosas, está sumamente restringido. Tú dime ¿cuándo vas a ver algo así?”, cuestiona Héctor Gandini, representante de la sociedad civil en iniciativas del doble remolque.

El mismo estudio del IMT señala que durante 2020 existían 801 tráileres de doble remolque registrados

ante la autoridad. Sin embargo, Gandini refiere que es sencillo adaptar un vehículo para ser doble remolque, por lo que no hay certeza sobre su número circulando.

–En realidad no hay un censo oficial de cuántos dobles remolques hay... un doble remolque lo armas en media hora, no hay que olvidar que le quitas el dolly y ya no es doble remolque, bien fácil–, enfatiza.

En esto concuerda el académico Zatarain, quien señala que es sencillo desarmar los tráileres doble remolque, pues solo se necesitan unidades de ensamble y cableado que permita conectar las luces del último remolque con el comando.

Por su parte, la Asociación Nacional de Transporte Privado defendió el doble remolque en su participación ante el Senado, y sostuvo que el tema se debe enfocar en la gestión de la velocidad. Por ejemplo, regular la velocidad a 30 kilómetros por hora en zonas donde usuarios y vehículos se mezclan de forma frecuente.

Zatarain destaca que, a diferencia de México, en otros países, las unidades tienen una revisión más exhaustiva en sus cargas y sanciones más claras en caso de incumplir. Además de otras medidas para evitar accidentes como unidades de menor dimensión, que circulen en un carril exclusivo, a una velocidad regulada y se respeten las jornadas de trabajo de los conductores.”<sup>3</sup>

La Ex Senadora de la República Alejandra Lagunes Soto Ruíz, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXV Legislatura del H. Congreso de la Unión, ha sido una de tantas que en su momento manifestó esta preocupación y después de hacer un estudio minucioso de los diferentes esfuerzos de legisladoras y legisladores por más de 10 años, he encontrado coincidencia con lo que en su momento ella presentó, razón por la cual le he solicitado de su autorización para realizar un planteamiento en los mismos términos de la citada exlegisladora, mencionando lo siguiente:

“La Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, establece las especificacio-

nes de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y de arrastre y salvamento.

En esta norma se establece que el tracto camión doblemente articulado, es el vehículo destinado al transporte de carga constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación, que debe cumplir con diversas especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control, entre las que destacan:

- Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor,
- Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase,
- Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha,
- Circular con un mínimo de 100 metros de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente Norma,
- Conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo,
- Contar con conductores con capacitación, experiencia y licencia específica,
- Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje, y
- Sistemas de Posicionamiento Global, que reportará como mínimo los siguientes elementos: posición y velocidad, debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, información que el permissionario deberá poner a disposición de la Secretaría y Policía Federal para su consulta, conforme a los Lineamientos que emita la Secretaría.

Los tractocamiones doblemente articulados están autorizados para transitar por caminos hasta con 72.5 toneladas de peso, siempre y cuando cuenten con un sistema auxiliar de frenos, independientemente del sistema de balata.

Si bien, estas características ayudan en la prevención de accidentes, es fundamental que la autoridad de seguimiento y realice verificaciones constantes a los vehículos de carga que circulan en los caminos y puentes federales, con la finalidad de reducir accidentes e incrementar la seguridad de quienes circulen por caminos federales que existe menor probabilidad de accidentes con vehículos de autotransporte federal que pongan en riesgo su integridad física.”<sup>4</sup>

La citada iniciativa se puede leer completa en el siguiente link:

[https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gacetata/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gacetata/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

LA PROPUESTA LEGISLATIVA

Para mayor claridad se expone el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO ACTUAL LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE	DEBE DECIR
<p>Artículo 5. Enfoque Sistémico y de Sistemas seguros.</p> <p>Las medidas que deriven de la presente Ley tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los siguientes criterios:</p> <p>I. a IX. ...</p>	<p>Artículo 5. ...</p> <p>...</p> <p>I. a IX. ...</p> <p>X. La promoción de condiciones de movilidad seguras y sustentables, que involucren la coordinación entre diferentes niveles de gobierno y organismos de seguridad.</p> <p>XI. Se coordinará con la Guardia Nacional para implementar medidas de seguridad vial que incluyan la prohibición de la circulación de las unidades de autotransporte de carga, específicamente los camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque, en zonas donde su circulación represente un riesgo elevado para la seguridad de las personas.</p> <p>XII. La prohibición de la circulación de las mencionadas unidades en carreteras y áreas urbanas.</p> <p>XIII. Se establecerán mecanismos de evaluación y seguimiento de estas medidas, con el fin de asegurar la efectividad de las prohibiciones y ajustar las políticas de movilidad según los resultados obtenidos.</p> <p>XIV. La Guardia Nacional también implementará campañas preventivas orientadas a concientizar sobre la importancia de la seguridad vial y la correcta convivencia entre diferentes modos de transporte.</p>

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado me permito proponer el siguiente:

Decreto

**Artículo Único.** Se adicionan las fracciones X, XI, XII, XIII Y XVI del artículo 5o de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

**Artículo 5. ...**

...

I. a IX. ...

**X. La promoción de condiciones de movilidad seguras y sustentables, que involucren la coordinación entre diferentes niveles de gobierno y organismos de seguridad.**

**XI. Se coordinará con la Guardia Nacional para implementar medidas de seguridad vial que incluyan la prohibición de la circulación de las unidades de autotransporte de carga, específicamente los camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque, en zonas donde su circulación represente un riesgo elevado para la seguridad de las personas.**

**XII. La prohibición de la circulación de las mencionadas unidades en carreteras y áreas urbanas.**

**XIII. Se establecerán mecanismos de evaluación y seguimiento de estas medidas, con el fin de asegurar la efectividad de las prohibiciones y ajustar las políticas de movilidad según los resultados obtenidos.**

**XIV. La Guardia Nacional también implementará campañas preventivas orientadas a concientizar sobre la importancia de la seguridad vial y la correcta convivencia entre diferentes modos de transporte.**

Artículo Transitorio

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

**Notas**

1 <https://www.sinembargo.mx/4412725/trailer-es-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

2 <https://www.sinembargo.mx/4412725/trailer-es-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

3 <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/trailer-doble-remolque-iniciativas-congeladas-persisten-accidentes>

4 [https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 14 de octubre de 2025.

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez.

QUE REFORMA LA FRACCIÓN VIII DEL ARTÍCULO 208 DE LA LEY DEL INSTITUTO DE SEGURIDAD Y SERVICIOS SOCIALES DE LOS TRABAJADORES DEL ESTADO, EN MATERIA DE SALVAGUARDAR LA VIDA DE LOS TRABAJADORES DEL ESTADO QUE TRANSITAN POR LAS CARRETERAS DEL PAÍS, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, diputado federal Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6 numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados; presenta a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma la fracción VIII del artículo 208 de la Ley del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado, en materia de sal-

vaguardar la vida de los trabajadores del Estado que transitan por las carreteras del país, al tenor de la siguiente:

**Exposición de Motivos**

La protección de la vida e integridad de los trabajadores es un derecho fundamental que debe ser garantizado a través de políticas y acciones concretas.

Los trabajadores que son parte de la población laboral, incluidos aquellos que utilizan las carreteras para desplazarse hacia sus centros de trabajo, son quienes enfrentan un riesgo directo. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), los accidentes de tráfico son una de las principales causas de lesiones y muertes en el mundo. Proteger la vida de los trabajadores es, por lo tanto, una prioridad que debe reflejarse en las políticas de salud y seguridad que rigen a instituciones como el ISSSTE.

En el contexto actual, la creciente circulación de unidades de autotransporte de carga, como camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque, representa un riesgo significativo para la seguridad vial y, por ende, para la vida de las personas que utilizan las carreteras.

Esta iniciativa refleja la imperante necesidad de atender un problema de salud pública por lo tanto busca resaltar la urgencia de reformar la Ley del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado (ISSSTE) para incluir la coordinación de la Guardia Nacional con el propósito de salvaguardar el derecho a la vida al prohibir la circulación de estos vehículos.

Las estadísticas del transporte en México evidencian un alarmante aumento en el número de accidentes de tránsito que involucran vehículos de carga. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes ha informado que aproximadamente el 14% de los accidentes de tráfico mortales ocurren con la participación de camiones y tractocamiones. Estas estadísticas recalcan la urgencia de tomar medidas efectivas para reducir la siniestralidad en las carreteras.

La inclusión de la Guardia Nacional en la regulación del transporte de carga permite establecer un marco de

seguridad más robusto. La Guardia Nacional cuenta con la capacidad y el mandato necesarios para supervisar la circulación de vehículos pesados en regiones o momentos críticos, lo que puede traducirse en una reducción significativa en la probabilidad de accidentes. Esta colaboración puede ser fundamental en la implementación de prohibiciones temporales o permanentes según la evaluación de riesgo en rutas específicas.

La prohibición de circulación de los camiones mencionados no solo protege a los trabajadores, sino que también promueve un entorno más saludable para todas las personas. La reducción en el número de accidentes de tráfico puede mejorar la calidad de vida en las comunidades y reducir los costos asociados a la atención médica de las lesiones derivadas de estos siniestros. Como se observa en estudios de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), los costos de atención de accidentes viales afectan significativamente a los sistemas de salud pública y a la economía.

Numerosos países han implementado regulaciones sobre la circulación de vehículos pesados que funcionan con el objetivo de aumentar la seguridad vial. Por ejemplo, en países de Europa, se han establecido restricciones específicas para la circulación de vehículos de carga en determinadas horas y rutas, lo que ha resultado en una disminución de accidentes. México podría beneficiarse de estas experiencias al adoptar medidas que se ajusten a sus circunstancias y realidades.

Reformar la Ley del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado para incluir la coordinación de la Guardia Nacional y la prohibición de la circulación de ciertos tipos de unidades de auto-transporte de carga es una medida crucial para salvaguardar el derecho a la vida de las personas en México. Esta acción no solo contribuirá a la protección de la vida e integridad de los trabajadores, sino que también mejorará la seguridad vial y la salud pública en general. Implementar estas reformas es fundamental para avanzar hacia un entorno más seguro y responsable en nuestras carreteras.

Es fundamental que se tomen decisiones proactivas que prioricen la vida y la seguridad en nuestras carreteras.

Para tener una idea del impacto que esto genera, cabe destacar que, en México, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año:

Solo en 2020, murieron 1,460 personas en accidentes relacionados con tráileres de doble remolque.

De acuerdo con el Diario de los Diputados, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año.

De acuerdo con SinEmbargo, más de mil 600 de los más de cinco mil accidentes viales que provocan muertes cada año en México involucran a algún tráiler, especialmente de doble remolque. <sup>1</sup>

En este honorable Congreso de la Unión, en diferentes legislaturas se ha planteado este problema, desde hace más de una década, como una preocupación urgente por resolver mediante la prohibición de estos y se han presentado iniciativas para prohibir la circulación de vehículos de carga con doble remolque, pero hasta ahora no han prosperado.

Es entendible las preocupaciones económicas que esto implica, sin embargo, nada se compara con el cuidado y protección de la vida de las personas, de nuestras familias, es tiempo de generar conciencia no solo desde la óptica económica y de la prohibición, sino de encontrar un sentido positivo al derecho a la vida, a nuestro cuidado, al de nuestras familias, a transitar sin miedo a sufrir un accidente, en efecto hemos escuchado las implicaciones que se tendrían si es que se logrará avanzar en la regulación y en su caso en la prohibición de la circulación de vehículos de doble o doble semirremolque, sin embargo no está de más mencionar muchas más causas que afecta la circulación de este tipo de vehículos;

Los datos estadísticos muestran un alarmante incremento en el número de accidentes de tráfico en México, muchos de los cuales involucran vehículos de gran tamaño, como los doble y doble semi remolques. Estos vehículos, debido a su tamaño y peso, tienen un mayor potencial para causar daños significativos en caso de colisión. La prohibición de estos vehículos podría contribuir a una disminución en la tasa de accidentes y, por ende, a la salvaguarda de vidas humanas.

Los usuarios más vulnerables de las vías, como ciclistas, motociclistas y peatones, se ven especialmente afectados por la presencia de vehículos de gran tamaño. La prohibición de los doble y doble semi remolques podría reducir el riesgo que representan para estos grupos, promoviendo un entorno más seguro para todos los usuarios de la carretera.

Además de los riesgos para la vida humana, los doble y doble semi remolques contribuyen a la contaminación ambiental. Su funcionamiento genera emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes que afectan la calidad del aire. Al limitar el uso de estos vehículos, se podría contribuir a un entorno más saludable y sostenible, alineándose con los objetivos de desarrollo sostenible del país dentro de la estrategia de prosperidad compartida, impulsado por la Presidenta Claudia Sheinbaum.

La prohibición de los doble y doble semi remolques no implica un freno al desarrollo del transporte de mercancías. Existen alternativas viables, como el uso de vehículos más pequeños y eficientes, que pueden realizar el mismo trabajo sin los riesgos asociados a los vehículos de gran tamaño. Fomentar el uso de estas alternativas puede estimular la innovación en el sector del transporte y contribuir a una economía más dinámica y segura.

La prohibición de los doble y doble semi remolques puede ir acompañada de campañas educativas que informen a la población sobre la importancia de la seguridad en las carreteras y la responsabilidad compartida de todos los usuarios.

La creación de una ley que prohíba los doble y doble semi remolques en México es una medida que busca priorizar la vida y la seguridad de todos los ciudadanos. Al reducir el riesgo de accidentes, proteger a los usuarios más vulnerables, contribuir a un entorno más saludable y fomentar alternativas de transporte, esta ley puede ser un paso significativo hacia un futuro más seguro y sostenible. Es momento de actuar y poner la vida en el centro de nuestras decisiones legislativas.

### **Planteamiento del problema**

Me permito citar algunos fragmentos del artículo publicado en el medio de comunicación, sin embargo, titulado: “Tráileres asesinos: muertos todos los días”, de

la autoría de Francisco Ortiz Pinchetti, en el mes de septiembre del año 2023:

“... Las estadísticas del INEGI indican que en México hay 561 mil unidades de autotransporte de carga. Más de cinco mil personas mueren cada año por accidentes viales. En más de mil 600 de esos descensos se ve involucrado algún tráiler, especialmente de doble remolque. Sin embargo, hay otros datos: el Instituto Mexicano del Transporte reporta que de 30 mil accidentes anuales, el tracto camión doblemente articulado participa en tres por ciento de los casos, genera 2.2 por ciento de fatalidades y 1.6 por ciento del total de lesionados. Es decir, ese tipo de vehículos provoca cada año la muerte de no menos de tres mil 600 mexicanos y deja lesiones a otros cuatro mil 800. Muchos de ellos quedan incapacitados de por vida. México ocupa el séptimo lugar en el mundo por el mayor número de accidentes carreteros, según la ONU.

Sabemos que en Estados Unidos y muchos otros países del mundo está prohibida la circulación de tráileres de doble remolque, por ser altamente peligrosos. Además, el transporte de carga está sujeto a estricta regulación, que incluye límites al peso de carga, sanciones millonarias a infractores y penas de prisión, como es en el caso de Gran Bretaña, Canadá, Francia y Alemania.

No ocurre así en México, obviamente. A pesar de incontables denuncias y de no pocas iniciativas de ley para reglamentar el tema, siguen siendo permitidos los tráileres de doble remolque y se mantienen altos tonelajes máximos permitidos, los cuales además se violan de manera cotidiana. Por lo demás, es prácticamente nula la aplicación de sanciones a los infractores.

Frecuentemente se culpa a los choferes de los accidentes. A menudo efectivamente actúan de manera irresponsable, sin precaución, a exceso de velocidad.

Existen otros culpables como lo son los dueños de las unidades de carga obligan a sus conductores a jornadas extenuantes. No los capacitan adecuadamente. Tampoco les dan debido mantenimiento a las unidades. Emplean llantas en mal estado, para ahorrar, y no revisan el sistema de frenado. Los so-

brecargan de manera ilegal. Y son absolutamente impunes.

Un estudio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), alerta que la fatiga de los conductores de estos vehículos es causa preponderante en accidentes. “Casi todos los países regulan la cantidad de horas al volante y los tiempos de descanso para los choferes comerciales; pero en México no existen límites legales sobre tiempos de manejo continuo...”<sup>2</sup>

De acuerdo con la editorial de Animal Político, hace una relatoría de estudios e informes destaca en su publicación del día 22 de septiembre de 2022:

“La norma mexicana que regula la circulación de vehículos de autotransporte en México, un tráiler de doble remolque tiene permitido cargar hasta 75.5 toneladas y puede medir hasta 32.5 metros de largo. Sin embargo, en un informe entregado al Senado se documentó que el peso de tráileres que circulan así en México puede llegar hasta las 120 toneladas.

-Cuando un doble remolque tiene sobrecarga, su sistema de frenado es más lento, lo que le impide frenar pronto, puede tardar más de 10 segundos en lograr frenar, por eso terminan llevándose a una serie de automóviles- advierte Antonio Azueta, mecánico y reparador de tráileres.

De acuerdo con un estudio del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), de 2016, el frenado de un tráiler doble remolque, con 74 toneladas, necesitaría frenar 52 metros antes y tardaría al menos 4 segundos en hacer un alto total.

-Entonces estamos hablando de que no frenan porque en primera van muy pegados de los demás carros, en segunda porque, aunque pisen el freno el sistema tarda en actuar esos diez segundos, al final resulta insuficiente-agrega Azueta.

Por ello, Juan Pablo Zatarain, académico del ITESO y quien ha estudiado el tema de logística y transporte de carga pesada, apunta que además de respetar el peso límite, la unidad debe de contar con frenos auxiliares.

-Para evitar que si los (frenos) normales se dañan o no funcionan, pues el sistema alterno entre en acción-, explica.

Otros países del mundo tienen limitaciones más estrictas, por ejemplo, en Estados Unidos, Brasil y Argentina solo permiten un peso de 40 toneladas, según los datos de una recopilación del Foro Internacional de Transporte.

“Pero esto hay que aclararlo, en Estados Unidos les permiten ese peso y un largo de 24 metros, evitando las dimensiones más grandes y estos tráileres solo pueden circular por carreteras rectas y planas, generalmente llevan troncos de árboles, cosas así, no llevan sustancias peligrosas, está sumamente restringido. Tú dime ¿cuándo vas a ver algo así?”, cuestiona Héctor Gandini, representante de la sociedad civil en iniciativas del doble remolque.

El mismo estudio del IMT señala que durante 2020 existían 801 tráileres de doble remolque registrados ante la autoridad. Sin embargo, Gandini refiere que es sencillo adaptar un vehículo para ser doble remolque, por lo que no hay certeza sobre su número circulando.

-En realidad no hay un censo oficial de cuántos dobles remolques hay... un doble remolque lo armas en media hora, no hay que olvidar que le quitas el dolly y ya no es doble remolque, bien fácil-, enfatiza.

En esto concuerda el académico Zatarain, quien señala que es sencillo desarmar los tráileres doble remolque, pues solo se necesitan unidades de ensamblaje y cableado que permita conectar las luces del último remolque con el comando.

Por su parte, la Asociación Nacional de Transporte Privado defendió el doble remolque en su participación ante el Senado, y sostuvo que el tema se debe enfocar en la gestión de la velocidad. Por ejemplo, regular la velocidad a 30 kilómetros por hora en zonas donde usuarios y vehículos se mezclan de forma frecuente.

Zatarain destaca que, a diferencia de México, en otros países, las unidades tienen una revisión más exhaustiva en sus cargas y sanciones más claras en

caso de incumplir. Además de otras medidas para evitar accidentes como unidades de menor dimensión, que circulen en un carril exclusivo, a una velocidad regulada y se respeten las jornadas de trabajo de los conductores.”<sup>3</sup>

La ex senadora de la República Alejandra Lagunes Soto Ruiz, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXV Legislatura del H. Congreso de la Unión, ha sido una de tantas que en su momento manifestó esta preocupación y después de hacer un estudio minucioso de los diferentes esfuerzos de legisladoras y legisladores por más de 10 años, he encontrado coincidencia con lo que en su momento ella presentó, razón por la cual le he solicitado de su autorización para realizar un planteamiento en los mismos términos de la citada exlegisladora, mencionando lo siguiente:

“La Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, establece las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y de arrastre y salvamento.

En esta norma se establece que el tracto camión doblemente articulado, es el vehículo destinado al transporte de carga constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación, que debe cumplir con diversas especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control, entre las que destacan:

- Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor,
- Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase,
- Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha,

- Circular con un mínimo de 100 metros de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente Norma,

- Conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo,

- Contar con conductores con capacitación, experiencia y licencia específica,

- Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje, y

- Sistemas de Posicionamiento Global, que reportará como mínimo los siguientes elementos: posición y velocidad, debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, información que el permisionario deberá poner a disposición de la Secretaría y Policía Federal para su consulta, conforme a los Lineamientos que emita la Secretaría.

Los tractocamiones doblemente articulados están autorizados para transitar por caminos hasta con 72.5 toneladas de peso, siempre y cuando cuenten con un sistema auxiliar de frenos, independientemente del sistema de balata.

Si bien, estas características ayudan en la prevención de accidentes, es fundamental que la autoridad de seguimiento y realice verificaciones constantes a los vehículos de carga que circulan en los caminos y puentes federales, con la finalidad de reducir accidentes e incrementar la seguridad de quienes circulen por caminos federales que existe menor probabilidad de accidentes con vehículos de autotransporte federal que pongan en riesgo su integridad física.”<sup>4</sup>

La citada iniciativa se puede leer completa en el siguiente link:

[https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

Esta reforma busca garantizar que el ISSSTE también contribuya activamente a la protección de la vida de los trabajadores, alineándose con los objetivos más amplios de seguridad y salud pública en el país.

### La propuesta legislativa

Para mayor claridad se expone el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO ACTUAL LEY DEL INSTITUTO DE SEGURIDAD Y SERVICIOS SOCIALES DE LOS TRABAJADORES DEL ESTADO	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE	DEBE DECIR
Artículo 208. El Instituto tendrá las siguientes funciones:  I. a VII. ...  VIII. Difundir conocimientos y prácticas de previsión social;  IX. a XII. ...  ...	Artículo 208. ...  I. a VII. ...  VIII. Difundir conocimientos y prácticas de previsión social y seguridad vial garantizando el derecho a la vida e integridad física de los trabajadores, coordinándose con la Guardia Nacional para la prohibición, de la circulación de unidades de autotransporte de carga, específicamente camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque, en las zonas donde su operación represente un riesgo para la seguridad de los trabajadores y la población en general.  IX. a XII. ...  ...

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado me permito proponer el siguiente

### Decreto

**Artículo Único.** Se reforma la fracción VIII. del artículo 208 de la Ley del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado para quedar como sigue:

#### Artículo 208. ...

I. a VII. ...

VIII. Difundir conocimientos y prácticas de previsión social y **seguridad vial garantizando el derecho a la vida e integridad física de los trabajadores, coordinándose con la Guardia Nacional para la prohibición de la circulación de unidades de autotransporte de carga, específicamente camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque, en las zonas donde su operación represente un riesgo para la seguridad de los tra-**

### bajadores y la población en general.

IX. a XII. ...

...

### Artículo Transitorio

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

### Notas

- <https://www.sinembargo.mx/4412725/trailer-es-asesinos-muertos-todos-los-dias/>
- <https://www.sinembargo.mx/4412725/trailer-es-asesinos-muertos-todos-los-dias/>
- <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/trailer-doble-remolque-iniciativas-congeladas-persisten-accidentes>
- [https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 14 de octubre de 2025.

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE REFORMA LA FRACCIÓN IX DEL ARTÍCULO 251 DE LA LEY DEL SEGURO SOCIAL, EN MATERIA DE SALVAGUARDAR LA VIDA DE LAS PERSONAS QUE TRANSITAN POR LAS CARRETERAS DEL PAÍS, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, diputado federal Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados; presenta a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma la fracción IX del artículo 251 de la Ley del Seguro Social, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, al tenor de la siguiente:

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La protección de la vida y la integridad de las personas que transitan por las vías públicas es un deber fundamental del Estado.

En México, la creciente circulación de unidades de autotransporte de carga, tales como camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque, ha planteado serios desafíos en materia de seguridad vial.

Esta exposición de motivos busca argumentar la necesidad de reformar la Ley del Seguro Social para incluir la coordinación de la Guardia Nacional en la regulación y prohibición de la circulación de estas unidades con el fin de salvaguardar el derecho a la vida de todas las personas.

Las estadísticas sobre accidentes de tráfico en México revelan una alarmante frecuencia de incidentes que involucran vehículos de carga pesada. De acuerdo con datos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, más del 14% de los accidentes fatales en carreteras se relacionan con camiones y tractocamiones. Este dato pone de manifiesto la gravedad del problema y la urgente necesidad de implementar medidas efectivas para prevenir estos trágicos sucesos en nuestras carreteras.

Los trabajadores, incluidos aquellos que se desplazan diariamente por carretera, representan una parte significativa de la población que se ve afectada por estos accidentes. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), los accidentes de tráfico son una de las principales causas de muerte y lesiones en el mundo, afectando desproporcionadamente a los trabajadores. La salud y la seguridad de los trabajadores deben ser una prioridad, y el Marco Normativo del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS) debe reflejar este compromiso a través de reformas que contemplen la seguridad vial.

Incorporar la Guardia Nacional en la supervisión de la circulación de estos vehículos permite establecer un control más eficaz sobre su uso en las vías públicas. La Guardia Nacional tiene la capacidad y el mandato para implementar medidas de vigilancia y regulación que pueden ayudar a prevenir accidentes. Esta coordinación es fundamental para armonizar el enfoque de seguridad en el ámbito vial con la protección de la vida de todos los ciudadanos.

En diversas naciones, como Alemania y los Países Bajos, se han adoptado regulaciones específicas para limitar la circulación de vehículos pesados en áreas con alta actividad peatonal o durante horarios críticos. Estas medidas han resultado en una notable disminución de accidentes y mejoramiento de la seguridad vial. La experiencia internacional muestra que estas acciones son efectivas y necesarias para proteger a la población.

El Estado tiene la responsabilidad ineludible de garantizar la vida y la integridad de sus ciudadanos, lo cual está intrínsecamente relacionado con la regulación del transporte de carga. Fortalecer el marco legal en esta dirección es un paso significativo para cumplir con este mandato.

La reforma de la Ley del Seguro Social para incluir la coordinación de la Guardia Nacional y la prohibición de la circulación de unidades de autotransporte de carga es un asunto de vital importancia para salvaguardar el derecho a la vida de las personas en México. Esta acción no solo contribuirá a la protección de los trabajadores y la población en general, sino que también sendas a un entorno vial más seguro y saludable. Por lo tanto, es fundamental que esta reforma sea considerada y priorizada en la agenda legislativa, reflejando la

urgencia de abordar los riesgos asociados a la circulación de estas unidades en nuestras carreteras.

Es fundamental que se tomen decisiones proactivas que prioricen la vida y la seguridad en nuestras carreteras.

Para tener una idea del impacto que esto genera, cabe destacar que, en México, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año:

Solo en 2020, murieron 1,460 personas en accidentes relacionados con tráileres de doble remolque.

De acuerdo con el Diario de los Diputados, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año.

De acuerdo con *SinEmbargo*, más de mil 600 de los más de cinco mil accidentes viales que provocan muertes cada año en México involucran a algún tráiler, especialmente de doble remolque.<sup>1</sup>

En este Honorable Congreso de la Unión, en diferentes legislaturas se ha planteado este problema, desde hace más de una década, como una preocupación urgente por resolver mediante la prohibición de estos y se han presentado iniciativas para prohibir la circulación de vehículos de carga con doble remolque, pero hasta ahora no han prosperado.

Es entendible las preocupaciones económicas que esto implica, sin embargo, nada se compara con el cuidado y protección de la vida de las personas, de nuestras familias, es tiempo de generar conciencia no solo desde la óptica económica y de la prohibición, sino de encontrar un sentido positivo al derecho a la vida, a nuestro cuidado, al de nuestras familias, a transitar sin miedo a sufrir un accidente, en efecto hemos escuchado las implicaciones que se tendrían si es que se logrará avanzar en la regulación y en su caso en la prohibición de la circulación de vehículos de doble o doble semi-remolque, sin embargo no está de más mencionar muchas más causas que afecta la circulación de este tipo de vehículos;

Los datos estadísticos muestran un alarmante incremento en el número de accidentes de tráfico en México, muchos de los cuales involucran vehículos de

gran tamaño, como los doble y doble semi remolques. Estos vehículos, debido a su tamaño y peso, tienen un mayor potencial para causar daños significativos en caso de colisión. La prohibición de estos vehículos podría contribuir a una disminución en la tasa de accidentes y, por ende, a la salvaguarda de vidas humanas.

Los usuarios más vulnerables de las vías, como ciclistas, motociclistas y peatones, se ven especialmente afectados por la presencia de vehículos de gran tamaño. La prohibición de los doble y doble semi remolques podría reducir el riesgo que representan para estos grupos, promoviendo un entorno más seguro para todos los usuarios de la carretera.

Además de los riesgos para la vida humana, los doble y doble semi remolques contribuyen a la contaminación ambiental. Su funcionamiento genera emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes que afectan la calidad del aire. Al limitar el uso de estos vehículos, se podría contribuir a un entorno más saludable y sostenible, alineándose con los objetivos de desarrollo sostenible del país dentro de la estrategia de prosperidad compartida, impulsado por la Presidenta Claudia Sheinbaum.

La prohibición de los doble y doble semi remolques no implica un freno al desarrollo del transporte de mercancías. Existen alternativas viables, como el uso de vehículos más pequeños y eficientes, que pueden realizar el mismo trabajo sin los riesgos asociados a los vehículos de gran tamaño. Fomentar el uso de estas alternativas puede estimular la innovación en el sector del transporte y contribuir a una economía más dinámica y segura.

La prohibición de los doble y doble semi remolques puede ir acompañada de campañas educativas que informen a la población sobre la importancia de la seguridad en las carreteras y la responsabilidad compartida de todos los usuarios.

La creación de una ley que prohíba los doble y doble semi remolques en México es una medida que busca priorizar la vida y la seguridad de todos los ciudadanos. Al reducir el riesgo de accidentes, proteger a los usuarios más vulnerables, contribuir a un entorno más saludable y fomentar alternativas de transporte, esta ley puede ser un paso significativo hacia un fu-

turo más seguro y sostenible. Es momento de actuar y poner la vida en el centro de nuestras decisiones legislativas.

### Planteamiento del problema

Me permito citar algunos fragmentos del artículo publicado en el medio de comunicación, sin embargo, titulado: “Tráileres asesinos: muertos todos los días”, de la autoría de Francisco Ortiz Pinchetti, en el mes de septiembre del año 2023:

“... Las estadísticas del INEGI indican que en México hay 561 mil unidades de autotransporte de carga. Más de cinco mil personas mueren cada año por accidentes viales. En más de mil 600 de esos descensos se ve involucrado algún tráiler, especialmente de doble remolque. Sin embargo, hay otros datos: el Instituto Mexicano del Transporte reporta que de 30 mil accidentes anuales, el tracto camión doblemente articulado participa en tres por ciento de los casos, genera 2.2 por ciento de fatalidades y 1.6 por ciento del total de lesionados. Es decir, ese tipo de vehículos provoca cada año la muerte de no menos de tres mil 600 mexicanos y deja lesiones a otros cuatro mil 800. Muchos de ellos quedan incapacitados de por vida. México ocupa el séptimo lugar en el mundo por el mayor número de accidentes carreteros, según la ONU.

Sabemos que en Estados Unidos y muchos otros países del mundo está prohibida la circulación de tráileres de doble remolque, por ser altamente peligrosos. Además, el transporte de carga está sujeto a estricta regulación, que incluye límites al peso de carga, sanciones millonarias a infractores y penas de prisión, como es en el caso de Gran Bretaña, Canadá, Francia y Alemania.

No ocurre así en México, obviamente. A pesar de incontables denuncias y de no pocas iniciativas de ley para reglamentar el tema, siguen siendo permitidos los tráileres de doble remolque y se mantienen altos tonelajes máximos permitidos, los cuales además se violan de manera cotidiana. Por lo demás, es prácticamente nula la aplicación de sanciones a los infractores.

Frecuentemente se culpa a los choferes de los accidentes. A menudo efectivamente actúan de manera

irresponsable, sin precaución, a exceso de velocidad.

Existen otros culpables como lo son los dueños de las unidades de carga obligan a sus conductores a jornadas extenuantes. No los capacitan adecuadamente. Tampoco les dan debido mantenimiento a las unidades. Emplean llantas en mal estado, para ahorrar, y no revisan el sistema de frenado. Los sobrecargan de manera ilegal. Y son absolutamente impunes.

Un estudio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), alerta que la fatiga de los conductores de estos vehículos es causa preponderante en accidentes. “Casi todos los países regulan la cantidad de horas al volante y los tiempos de descanso para los choferes comerciales; pero en México no existen límites legales sobre tiempos de manejo continuo...”<sup>2</sup>

De acuerdo con la editorial de Animal Político, hace una relatoría de estudios e informes destaca en su publicación del día 22 de septiembre de 2022:

“La norma mexicana que regula la circulación de vehículos de autotransporte en México, un tráiler de doble remolque tiene permitido cargar hasta 75.5 toneladas y puede medir hasta 32.5 metros de largo. Sin embargo, en un informe entregado al Senado se documentó que el peso de tráileres que circulan así en México puede llegar hasta las 120 toneladas.

-Cuando un doble remolque tiene sobrecarga, su sistema de frenado es más lento, lo que le impide frenar pronto, puede tardar más de 10 segundos en lograr frenar, por eso terminan llevándose a una serie de automóviles- advierte Antonio Azueta, mecánico y reparador de tráileres.

De acuerdo con un estudio del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), de 2016, el frenado de un tráiler doble remolque, con 74 toneladas, necesitaría frenar 52 metros antes y tardaría al menos 4 segundos en hacer un alto total.

-Entonces estamos hablando de que no frenan porque en primera van muy pegados de los demás carros, en segunda porque, aunque pisen el freno el

sistema tarda en actuar esos diez segundos, al final resulta insuficiente-agrega Azueta.

Por ello, Juan Pablo Zatarain, académico del ITE-SO y quien ha estudiado el tema de logística y transporte de carga pesada, apunta que además de respetar el peso límite, la unidad debe de contar con frenos auxiliares.

-Para evitar que si los (frenos) normales se dañan o no funcionan, pues el sistema alterno entre en acción-, explica.

Otros países del mundo tienen limitaciones más estrictas, por ejemplo, en Estados Unidos, Brasil y Argentina solo permiten un peso de 40 toneladas, según los datos de una recopilación del Foro Internacional de Transporte.

“Pero esto hay que aclararlo, en Estados Unidos les permiten ese peso y un largo de 24 metros, evitando las dimensiones más grandes y estos tráileres solo pueden circular por carreteras rectas y planas, generalmente llevan troncos de árboles, cosas así, no llevan sustancias peligrosas, está sumamente restringido. Tú dime ¿cuándo vas a ver algo así?”, cuestiona Héctor Gandini, representante de la sociedad civil en iniciativas del doble remolque.

El mismo estudio del IMT señala que durante 2020 existían 801 tráileres de doble remolque registrados ante la autoridad. Sin embargo, Gandini refiere que es sencillo adaptar un vehículo para ser doble remolque, por lo que no hay certeza sobre su número circulando.

-En realidad no hay un censo oficial de cuántos dobles remolques hay... un doble remolque lo armas en media hora, no hay que olvidar que le quitas el dolly y ya no es doble remolque, bien fácil-, enfatiza.

En esto concuerda el académico Zatarain, quien señala que es sencillo desarmar los tráileres doble remolque, pues solo se necesitan unidades de ensamble y cableado que permita conectar las luces del último remolque con el comando.

Por su parte, la Asociación Nacional de Transporte Privado defendió el doble remolque en su participación ante el Senado, y sostuvo que el tema se debe

enfocar en la gestión de la velocidad. Por ejemplo, regular la velocidad a 30 kilómetros por hora en zonas donde usuarios y vehículos se mezclan de forma frecuente.

Zatarain destaca que, a diferencia de México, en otros países, las unidades tienen una revisión más exhaustiva en sus cargas y sanciones más claras en caso de incumplir. Además de otras medidas para evitar accidentes como unidades de menor dimensión, que circulen en un carril exclusivo, a una velocidad regulada y se respeten las jornadas de trabajo de los conductores.”<sup>3</sup>

La Ex Senadora de la República Alejandra Lagunes Soto Ruíz, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXV Legislatura del H. Congreso de la Unión, ha sido una de tantas que en su momento manifestó esta preocupación y después de hacer un estudio minucioso de los diferentes esfuerzos de legisladoras y legisladores por más de 10 años, he encontrado coincidencia con lo que en su momento ella presentó, razón por la cual le he solicitado de su autorización para realizar un planteamiento en los mismos términos de la citada exlegisladora, mencionando lo siguiente:

“La Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, establece las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y de arrastre y salvamento.

En esta norma se establece que el tracto camión doblemente articulado, es el vehículo destinado al transporte de carga constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación, que debe cumplir con diversas especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control, entre las que destacan:

- Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor,

- Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase,
- Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha,
- Circular con un mínimo de 100 metros de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente Norma,
- Conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo,
- Contar con conductores con capacitación, experiencia y licencia específica,
- Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje, y
- Sistemas de Posicionamiento Global, que reportará como mínimo los siguientes elementos: posición y velocidad, debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, información que el permisionario deberá poner a disposición de la Secretaría y Policía Federal para su consulta, conforme a los Lineamientos que emita la Secretaría.

Los tractocamiones doblemente articulados están autorizados para transitar por caminos hasta con 72.5 toneladas de peso, siempre y cuando cuenten con un sistema auxiliar de frenos, independientemente del sistema de balata.

Si bien, estas características ayudan en la prevención de accidentes, es fundamental que la autoridad de seguimiento y realice verificaciones constantes a los vehículos de carga que circulan en los caminos y puentes federales, con la finalidad de reducir accidentes e incrementar la seguridad de quienes circulen por caminos federales que existe menor probabilidad de accidentes con vehículos de autotransporte federal que pongan en riesgo su integridad física.” 4

La citada iniciativa se puede leer completa en el siguiente link:

[https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

**La propuesta legislativa**

Para mayor claridad se expone el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO ACTUAL LEY DEL INSTITUTO DE SEGURIDAD Y SERVICIOS SOCIALES DE LOS TRABAJADORES DEL ESTADO	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE	DEBE DECIR
DEL INSTITUTO MEXICANO DEL SEGURO SOCIAL	DEL INSTITUTO MEXICANO DEL SEGURO SOCIAL
CAPÍTULO I DE LAS ATRIBUCIONES, PATRIMONIO Y ÓRGANOS DE GOBIERNO Y ADMINISTRACIÓN	CAPÍTULO I DE LAS ATRIBUCIONES, PATRIMONIO Y ÓRGANOS DE GOBIERNO Y ADMINISTRACIÓN
Artículo 251. El Instituto Mexicano del Seguro Social tiene las facultades y atribuciones siguientes:	Artículo 251. ...
I. a VIII. ...	I. a VIII. ...
IX. Difundir conocimientos y prácticas de previsión y seguridad social;	IX. Difundir conocimientos y prácticas de previsión, seguridad social y seguridad vial garantizando el derecho a la vida e integridad física de los derechohabientes, coordinándose con la Guardia Nacional para la prohibición, de la circulación de unidades de autotransporte de carga, específicamente camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, en las zonas donde su operación represente un riesgo para la seguridad de los derechohabientes y la población en general.
X. a XXXVIII. ...	X. a XXXVIII. ...

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado me permito proponer el siguiente

**Decreto**

**Artículo Único.** Se reforma la fracción IX del artículo 251 de la Ley del Seguro Social, para quedar como sigue:

**Del Instituto Mexicano del Seguro Social**

**Capítulo I  
De Las Atribuciones, Patrimonio y  
Órganos de Gobierno y Administración**

**Artículo 251. ...**

I. a VIII. ...

IX. Difundir conocimientos y prácticas de previsión, **seguridad social y seguridad vial garanti-**

**zando el derecho a la vida e integridad física de los derechohabientes, coordinándose con la Guardia Nacional para la prohibición, de la circulación de unidades de autotransporte de carga, específicamente camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque, en las zonas donde su operación represente un riesgo para la seguridad de los derechohabientes y la población en general.**

X. a XXXVIII. ...

### Artículo Transitorio

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

#### Notas

1 <https://www.sinembargo.mx/4412725/trailer-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

2 <https://www.sinembargo.mx/4412725/trailer-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

3 <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/trailer-doble-remolque-iniciativas-congeladas-persisten-accidentes>

4 [https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 13 de octubre de 2025

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO, EN MATERIA DE SALVAGUARDAR LA VIDA DE LAS Y LOS TRABAJADORES QUE TRANSITAN POR LAS CARRETERAS DEL PAÍS, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, diputado federal Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se adicionan diversas disposiciones de la Ley Federal del Trabajo, en materia de salvaguardar la vida de las y los trabajadores que transitan por las carreteras del país, al tenor de la siguiente

### Exposición de Motivos

El derecho a la vida es un principio básico que debe estar en el centro de todas las acciones gubernamentales. La salvaguarda de la vida e integridad de los trabajadores es un principio fundamental que debe ser asegurado por el marco normativo del país.

En México, el aumento de la circulación de unidades de autotransporte de carga, tales como camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque, ha generado preocupaciones significativas en materia de seguridad vial.

Esta exposición de motivos tiene por objetivo subrayar la necesidad de reformar la Ley Federal del Trabajo para incluir la coordinación de la Guardia Nacional y establecer la prohibición de la circulación de estos vehículos, en aras de proteger el derecho a la vida de las personas.

Estudios recientes de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes muestran que un importante porcentaje de accidentes fatales en carretera involucra vehículos de carga pesada. Este problema no solo afecta a los conductores de estos vehículos, sino también a otros usuarios de la vía, incluidos peatones y ciclistas. De acuerdo con datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS), los accidentes de tráfico

son una de las principales causas de muerte en muchas naciones, y México no es la excepción. El incremento de accidentes gravemente perjudica la vida laboral y la salud de los ciudadanos.

Los trabajadores no solo se encuentran en riesgo mientras laboran, sino también en su tránsito hacia y desde el trabajo. La reforma propuesta garantizaría que las políticas de seguridad laboral no se limiten a los espacios de trabajo, sino que se extiendan a las vías públicas, donde los trabajadores pueden estar expuestos a situaciones peligrosas. Incorporar la protección vial en el ámbito laboral es clave para garantizar un entorno más seguro y saludable.

Añadir la coordinación con la Guardia Nacional en la regulación del tránsito de estas unidades permite el fortalecimiento de las medidas de seguridad vial. La Guardia Nacional tiene el mandato y la capacidad para implementar acciones de supervisión y control que pueden prevenir accidentes, así como para intervenir en situaciones de riesgo. Esta colaboración es vital para asegurar el cumplimiento de las normas de tránsito y establecer prohibiciones efectivas según las evaluaciones de riesgo en rutas específicas.

A nivel internacional, muchos países han impuesto restricciones a la circulación de vehículos pesados en áreas urbanas o durante horarios pico, logrando una notable disminución en los accidentes de tráfico. Por ejemplo, regiones de Europa han aplicado medidas exitosas que garantizan la seguridad de los usuarios de la carretera. Estas experiencias demuestran que la regulación y control efectivos pueden resultar en un entorno más seguro.

La reforma de la Ley Federal del Trabajo es fundamental para reafirmar el compromiso del Estado con la protección de la vida de los ciudadanos.

Esta reforma reflejaría una acción proactiva para proteger a la población, especialmente a los más vulnerables, como los trabajadores que transitan por carreteras.

Reformar la Ley Federal del Trabajo para incorporar la coordinación de la Guardia Nacional y la prohibición de la circulación de unidades de autotransporte de carga en circunstancias específicas es una medida indispensable para salvaguardar el derecho a la vida de las personas en México.

Al adoptar estas disposiciones, se promoverá un entorno más seguro no solo para los trabajadores, sino para toda la población que utiliza las vías públicas. Proteger la vida y la integridad de las personas es una responsabilidad que debe ser priorizada en la agenda legislativa y, al mismo tiempo, se convertirá en un paso hacia políticas más efectivas en materia de seguridad vial y bienestar social.

Es fundamental que se tomen decisiones proactivas que prioricen la vida y la seguridad en nuestras carreteras.

Para tener una idea del impacto que esto genera, cabe destacar que, en México, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año:

Solo en 2020, murieron 1,460 personas en accidentes relacionados con tráileres de doble remolque.

De acuerdo con el Diario de los Diputados, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año.

De acuerdo con SinEmbargo, más de mil 600 de los más de cinco mil accidentes viales que provocan muertes cada año en México involucran a algún tráiler, especialmente de doble remolque.<sup>1</sup>

En este Honorable Congreso de la Unión, en diferentes legislaturas se ha planteado este problema, desde hace más de una década, como una preocupación urgente por resolver mediante la prohibición de estos y se han presentado iniciativas para prohibir la circulación de vehículos de carga con doble remolque, pero hasta ahora no han prosperado.

Es entendible las preocupaciones económicas que esto implica, sin embargo, nada se compara con el cuidado y protección de la vida de las personas, de nuestras familias, es tiempo de generar conciencia no solo desde la óptica económica y de la prohibición, sino de encontrar un sentido positivo al derecho a la vida, a nuestro cuidado, al de nuestras familias, a transitar sin miedo a sufrir un accidente, en efecto hemos escuchado las implicaciones que se tendrían si es que se logrará avanzar en la regulación y en su caso en la prohibición de la circulación de vehículos de doble o doble semirremolque, sin embrago no está de más

mencionar muchas más causas que afecta la circulación de este tipo de vehículos;

Los datos estadísticos muestran un alarmante incremento en el número de accidentes de tráfico en México, muchos de los cuales involucran vehículos de gran tamaño, como los doble y doble semi remolques. Estos vehículos, debido a su tamaño y peso, tienen un mayor potencial para causar daños significativos en caso de colisión. La prohibición de estos vehículos podría contribuir a una disminución en la tasa de accidentes y, por ende, a la salvaguarda de vidas humanas.

Los usuarios más vulnerables de las vías, como ciclistas, motociclistas y peatones, se ven especialmente afectados por la presencia de vehículos de gran tamaño. La prohibición de los doble y doble semi remolques podría reducir el riesgo que representan para estos grupos, promoviendo un entorno más seguro para todos los usuarios de la carretera.

Además de los riesgos para la vida humana, los doble y doble semi remolques contribuyen a la contaminación ambiental. Su funcionamiento genera emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes que afectan la calidad del aire. Al limitar el uso de estos vehículos, se podría contribuir a un entorno más saludable y sostenible, alineándose con los objetivos de desarrollo sostenible del país dentro de la estrategia de prosperidad compartida, impulsado por la Presidenta Claudia Sheinbaum.

La prohibición de los doble y doble semi remolques no implica un freno al desarrollo del transporte de mercancías. Existen alternativas viables, como el uso de vehículos más pequeños y eficientes, que pueden realizar el mismo trabajo sin los riesgos asociados a los vehículos de gran tamaño. Fomentar el uso de estas alternativas puede estimular la innovación en el sector del transporte y contribuir a una economía más dinámica y segura.

La prohibición de los doble y doble semi remolques puede ir acompañada de campañas educativas que informen a la población sobre la importancia de la seguridad en las carreteras y la responsabilidad compartida de todos los usuarios.

La creación de una ley que prohíba los doble y doble semi remolques en México es una medida que busca

priorizar la vida y la seguridad de todos los ciudadanos. Al reducir el riesgo de accidentes, proteger a los usuarios más vulnerables, contribuir a un entorno más saludable y fomentar alternativas de transporte, esta ley puede ser un paso significativo hacia un futuro más seguro y sostenible. Es momento de actuar y poner la vida en el centro de nuestras decisiones legislativas.

### Planteamiento del problema

Me permito citar algunos fragmentos del artículo publicado en el medio de comunicación, sin embargo, titulado: “Tráileres asesinos: muertos todos los días”, de la autoría de Francisco Ortiz Pinchetti, en el mes de septiembre del año 2023:

“... Las estadísticas del Inegi indican que en México hay 561 mil unidades de autotransporte de carga. Más de cinco mil personas mueren cada año por accidentes viales. En más de mil 600 de esos descensos se ve involucrado algún tráiler, especialmente de doble remolque. Sin embargo, hay otros datos: el Instituto Mexicano del Transporte reporta que de 30 mil accidentes anuales, el tracto camión doblemente articulado participa en tres por ciento de los casos, genera 2.2 por ciento de fatalidades y 1.6 por ciento del total de lesionados. Es decir, ese tipo de vehículos provoca cada año la muerte de no menos de tres mil 600 mexicanos y deja lesiones a otros cuatro mil 800. Muchos de ellos quedan incapacitados de por vida. México ocupa el séptimo lugar en el mundo por el mayor número de accidentes carreteros, según la ONU.

Sabemos que en Estados Unidos y muchos otros países del mundo está prohibida la circulación de tráileres de doble remolque, por ser altamente peligrosos. Además, el transporte de carga está sujeto a estricta regulación, que incluye límites al peso de carga, sanciones millonarias a infractores y penas de prisión, como es en el caso de Gran Bretaña, Canadá, Francia y Alemania.

No ocurre así en México, obviamente. A pesar de incontables denuncias y de no pocas iniciativas de ley para reglamentar el tema, siguen siendo permitidos los tráileres de doble remolque y se mantienen altos tonelajes máximos permitidos, los cuales además se violan de manera cotidiana. Por lo demás, es

prácticamente nula la aplicación de sanciones a los infractores.

Frecuentemente se culpa a los choferes de los accidentes. A menudo efectivamente actúan de manera irresponsable, sin precaución, a exceso de velocidad.

Existen otros culpables como lo son los dueños de las unidades de carga obligan a sus conductores a jornadas extenuantes. No los capacitan adecuadamente. Tampoco les dan debido mantenimiento a las unidades. Emplean llantas en mal estado, para ahorrar, y no revisan el sistema de frenado. Los sobrecargan de manera ilegal. Y son absolutamente impunes.

Un estudio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), alerta que la fatiga de los conductores de estos vehículos es causa preponderante en accidentes. “Casi todos los países regulan la cantidad de horas al volante y los tiempos de descanso para los choferes comerciales; pero en México no existen límites legales sobre tiempos de manejo continuo...”<sup>2</sup>

De acuerdo con la editorial de Animal Político, hace una relatoría de estudios e informes destaca en su publicación del día 22 de septiembre de 2022:

“La norma mexicana que regula la circulación de vehículos de autotransporte en México, un tráiler de doble remolque tiene permitido cargar hasta 75.5 toneladas y puede medir hasta 32.5 metros de largo. Sin embargo, en un informe entregado al Senado se documentó que el peso de tráileres que circulan así en México puede llegar hasta las 120 toneladas.

-Cuando un doble remolque tiene sobrecarga, su sistema de frenado es más lento, lo que le impide frenar pronto, puede tardar más de 10 segundos en lograr frenar, por eso terminan llevándose a una serie de automóviles- advierte Antonio Azueta, mecánico y reparador de tráileres.

De acuerdo con un estudio del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), de 2016, el frenado de un tráiler doble remolque, con 74 toneladas, necesitaría frenar 52 metros antes y tardaría al menos 4 segundos en hacer un alto total.

-Entonces estamos hablando de que no frenan porque en primera van muy pegados de los demás carros, en segunda porque, aunque pisen el freno el sistema tarda en actuar esos diez segundos, al final resulta insuficiente-agrega Azueta.

Por ello, Juan Pablo Zatarain, académico del ITE-SO y quien ha estudiado el tema de logística y transporte de carga pesada, apunta que además de respetar el peso límite, la unidad debe de contar con frenos auxiliares.

-Para evitar que si los (frenos) normales se dañan o no funcionan, pues el sistema alterno entre en acción-, explica.

Otros países del mundo tienen limitaciones más estrictas, por ejemplo, en Estados Unidos, Brasil y Argentina solo permiten un peso de 40 toneladas, según los datos de una recopilación del Foro Internacional de Transporte.

“Pero esto hay que aclararlo, en Estados Unidos les permiten ese peso y un largo de 24 metros, evitando las dimensiones más grandes y estos tráileres solo pueden circular por carreteras rectas y planas, generalmente llevan troncos de árboles, cosas así, no llevan sustancias peligrosas, está sumamente restringido. Tú dime ¿cuándo vas a ver algo así?”, cuestiona Héctor Gandini, representante de la sociedad civil en iniciativas del doble remolque.

El mismo estudio del IMT señala que durante 2020 existían 801 tráileres de doble remolque registrados ante la autoridad. Sin embargo, Gandini refiere que es sencillo adaptar un vehículo para ser doble remolque, por lo que no hay certeza sobre su número circulando.

-En realidad no hay un censo oficial de cuántos dobles remolques hay... un doble remolque lo armas en media hora, no hay que olvidar que le quitas el dolly y ya no es doble remolque, bien fácil-, enfatiza.

En esto concuerda el académico Zatarain, quien señala que es sencillo desarmar los tráileres doble remolque, pues solo se necesitan unidades de ensamblaje y cableado que permita conectar las luces del último remolque con el comando.

Por su parte, la Asociación Nacional de Transporte Privado defendió el doble remolque en su participación ante el Senado, y sostuvo que el tema se debe enfocar en la gestión de la velocidad. Por ejemplo, regular la velocidad a 30 kilómetros por hora en zonas donde usuarios y vehículos se mezclan de forma frecuente.

Zatarain destaca que, a diferencia de México, en otros países, las unidades tienen una revisión más exhaustiva en sus cargas y sanciones más claras en caso de incumplir. Además de otras medidas para evitar accidentes como unidades de menor dimensión, que circulen en un carril exclusivo, a una velocidad regulada y se respeten las jornadas de trabajo de los conductores.”<sup>3</sup>

La Ex Senadora de la República Alejandra Lagunes Soto Ruíz, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXV Legislatura del H. Congreso de la Unión, ha sido una de tantas que en su momento manifestó esta preocupación y después de hacer un estudio minucioso de los diferentes esfuerzos de legisladoras y legisladores por más de 10 años, he encontrado coincidencia con lo que en su momento ella presentó, razón por la cual le he solicitado de su autorización para realizar un planteamiento en los mismos términos de la citada exlegisladora, mencionando lo siguiente:

“La Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, establece las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y de arrastre y salvamento.

En esta norma se establece que el tracto camión doblemente articulado, es el vehículo destinado al transporte de carga constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación, que debe cumplir con diversas especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control, entre las que destacan:

- Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor,
- Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase,
- Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha,
- Circular con un mínimo de 100 metros de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente Norma,
- Conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo,
- Contar con conductores con capacitación, experiencia y licencia específica,
- Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje, y
- Sistemas de Posicionamiento Global, que reportará como mínimo los siguientes elementos: posición y velocidad, debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, información que el permisionario deberá poner a disposición de la Secretaría y Policía Federal para su consulta, conforme a los Lineamientos que emita la Secretaría.

Los tractocamiones doblemente articulados están autorizados para transitar por caminos hasta con 72.5 toneladas de peso, siempre y cuando cuenten con un sistema auxiliar de frenos, independientemente del sistema de balata.

Si bien, estas características ayudan en la prevención de accidentes, es fundamental que la autoridad de seguimiento y realice verificaciones constantes a los vehículos de carga que circulan en los caminos y puentes federales, con la finalidad de reducir accidentes e incrementar la seguridad de quienes circulen por caminos federales que existe menor probabilidad de accidentes con vehículos de autotransporte federal que pongan en riesgo su integridad física.”<sup>4</sup>

La citada iniciativa se puede leer completa en el siguiente link:

[https://infosen.senado.gob.mx/sbsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sbsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

### La propuesta legislativa

Para mayor claridad se expone el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO ACTUAL LEY FEDERAL DEL TRABAJO	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE	DEBE DECIR
TÍTULO CUARTO Derechos y Obligaciones de los Trabajadores y de los Patrones	TÍTULO CUARTO Derechos y Obligaciones de los Trabajadores y de los Patrones
CAPÍTULO I Obligaciones de los patrones	CAPÍTULO I Obligaciones de los patrones
Artículo 132.- Son obligaciones de los patrones:  I. a XXXIII. ...	Artículo 132. ...  I. a XXXIII. ...  XXXIV. Cumplir con las disposiciones establecidas en materia de seguridad y salud en el trabajo, de manera que se resguarde la vida e integridad física de los trabajadores.  XXXV. Capacitar a las y los trabajadores sobre medidas adecuadas de seguridad vial respecto de la circulación de unidades de autotransporte de carga, como camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque, que les de herramientas para su protección durante su jornada laboral cuando deban transitar en las vías públicas.  XXXVI. Establecer prohibiciones de circulación para las mencionadas unidades que representen un alto riesgo para la seguridad de las y los trabajadores, especialmente en áreas con densidad de peatones o ciclistas, propiciando así un entorno más seguro para todos.

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado me permito proponer el siguiente

### Decreto

**Artículo Único.** Se adicionan las fracciones XXXIV., XXXV y XXXVI. del artículo 132 de la Ley Federal del Trabajo para quedar como sigue:

#### Título Cuarto

#### Derechos y Obligaciones de los Trabajadores y de los Patrones

### Capítulo I

#### Obligaciones de los patrones

#### Artículo 132. ...

I. a XXXIII. ...

**XXXIV. Cumplir con las disposiciones establecidas en materia de seguridad y salud en el trabajo, de manera que se resguarde la vida e integridad física de los trabajadores.**

**XXXV. Capacitar a las y los trabajadores sobre medidas adecuadas de seguridad vial respecto de la circulación de unidades de autotransporte de carga, como camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque, que les de herramientas para su protección durante su jornada laboral cuando deban transitar en las vías públicas.**

**XXXVI. Establecer prohibiciones de circulación para las mencionadas unidades que representen un alto riesgo para la seguridad de las y los trabajadores, especialmente en áreas con densidad de peatones o ciclistas, propiciando así un entorno más seguro para todos.**

#### Artículo Transitorio

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

#### Notas

1 <https://www.sinembargo.mx/4412725/trailer-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

2 <https://www.sinembargo.mx/4412725/trailer-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

3 <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos-te-explico/trailer-doble-remolque-iniciativas-congeladas-persisten-accidentes>

4 [https://infosen.senado.gob.mx/sbsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sbsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 14 de octubre de 2025.

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE PROTECCIÓN CIVIL, EN MATERIA DE SALVAGUARDAR LA VIDA DE LAS PERSONAS QUE TRANSITAN POR LAS CARRETERAS DEL PAÍS, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, diputado federal Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados; presenta a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se adicionan diversas disposiciones de la Ley General de Protección Civil, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, al tenor de la siguiente

### Exposición de Motivos

La protección civil es un componente esencial del marco legal que busca salvaguardar la vida, la integridad y el patrimonio de las personas ante diversos riesgos.

En México, el aumento de la circulación de vehículos de carga, como camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque, ha generado un crecimiento preocupante de accidentes viales, afectando grave-

mente la seguridad de los ciudadanos en las carreteras.

Resulta urgente reformar la Ley General de Protección Civil para incluir la coordinación de la Guardia Nacional, con el fin de implementar la prohibición de la circulación de estos vehículos en circunstancias que pongan en peligro la vida de las personas.

Las estadísticas sobre accidentes viales en México muestran una alarmante tendencia en la que los vehículos de carga pesada están involucrados en un alto porcentaje de incidentes mortales. De acuerdo con datos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, estos vehículos son responsables de alrededor del 14 por ciento de los accidentes fatales en las carreteras. Esta situación requiere la adopción de medidas urgentes y efectivas que prioricen la protección de la vida de los ciudadanos.

El derecho a la vida es un principio fundamental consagrado en la Constitución Mexicana y debe ser protegido a toda costa. La inclusión de disposiciones que prohíban la circulación de estas unidades de transporte de carga de alto riesgo es una acción que refleja el compromiso del Estado con la seguridad de la población. La reforma propuesta facilitaría un enfoque proactivo para prevenir tragedias y asegurar un entorno más seguro para todos los usuarios de la vía.

La colaboración con la Guardia Nacional es clave para implementar medidas efectivas en la regulación del tránsito de vehículos pesados. La Guardia Nacional tiene la capacidad de llevar a cabo operaciones de monitoreo y control en tiempo real, lo que permite una intervención oportuna en situaciones de riesgo.

Esta cooperación no solo aumentaría la efectividad de las prohibiciones, sino que también contribuiría a la creación de un entorno más seguro en las carreteras.

A nivel mundial, numerosos países han establecido restricciones en la circulación de vehículos pesados para reducir accidentes y promover la seguridad vial. Países como Suecia y los Países Bajos han implementado políticas exitosas que limitan la circulación de camiones en áreas urbanas y en horarios críticos. Estas experiencias demuestran que la regulación del transporte puede dar resultados positivos en la reducción de siniestralidad.

La reforma también fomentaría un cambio cultural en la percepción de la seguridad vial como un tema prioritario en la agenda pública. Al incluir la prohibición de ciertas unidades de carga y coordinar esfuerzos con la Guardia Nacional, se envía un mensaje claro sobre la importancia de la seguridad en las carreteras y la responsabilidad compartida de todos los actores involucrados en este proceso.

Reformar la Ley General de Protección Civil para incluir la coordinación de la Guardia Nacional y la prohibición de la circulación de camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque es una medida urgente y necesaria para salvaguardar el derecho a la vida de las personas en México.

Esta acción no solo contribuirá a la reducción de accidentes en las carreteras, sino que también demostrará el compromiso del Estado con la seguridad y el bienestar de sus ciudadanos.

La implementación de estas reformas es un paso fundamental hacia la construcción de un entorno vial más seguro y responsable, en el que todos podamos transitar sin temor por nuestras vías públicas.

Es fundamental que se tomen decisiones proactivas que prioricen la vida y la seguridad en nuestras carreteras.

Para tener una idea del impacto que esto genera, cabe destacar que, en México, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año:

Solo en 2020, murieron 1,460 personas en accidentes relacionados con tráileres de doble remolque.

De acuerdo con el Diario de los Diputados, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año.

De acuerdo con SinEmbargo, más de mil 600 de los más de cinco mil accidentes viales que provocan muertes cada año en México involucran a algún tráiler, especialmente de doble remolque.<sup>1</sup>

En este Honorable Congreso de la Unión, en diferentes legislaturas se ha planteado este problema, desde

hace más de una década, como una preocupación urgente por resolver mediante la prohibición de estos y se han presentado iniciativas para prohibir la circulación de vehículos de carga con doble remolque, pero hasta ahora no han prosperado.

Es entendible las preocupaciones económicas que esto implica, sin embargo, nada se compara con el cuidado y protección de la vida de las personas, de nuestras familias, es tiempo de generar conciencia no solo desde la óptica económica y de la prohibición, sino de encontrar un sentido positivo al derecho a la vida, a nuestro cuidado, al de nuestras familias, a transitar sin miedo a sufrir un accidente, en efecto hemos escuchado las implicaciones que se tendrían si es que se logrará avanzar en la regulación y en su caso en la prohibición de la circulación de vehículos de doble o doble semirremolque, sin embargo no está de más mencionar muchas más causas que afecta la circulación de este tipo de vehículos;

Los datos estadísticos muestran un alarmante incremento en el número de accidentes de tráfico en México, muchos de los cuales involucran vehículos de gran tamaño, como los doble y doble semi remolques. Estos vehículos, debido a su tamaño y peso, tienen un mayor potencial para causar daños significativos en caso de colisión. La prohibición de estos vehículos podría contribuir a una disminución en la tasa de accidentes y, por ende, a la salvaguarda de vidas humanas.

Los usuarios más vulnerables de las vías, como ciclistas, motociclistas y peatones, se ven especialmente afectados por la presencia de vehículos de gran tamaño. La prohibición de los doble y doble semi remolques podría reducir el riesgo que representan para estos grupos, promoviendo un entorno más seguro para todos los usuarios de la carretera.

Además de los riesgos para la vida humana, los doble y doble semi remolques contribuyen a la contaminación ambiental. Su funcionamiento genera emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes que afectan la calidad del aire. Al limitar el uso de estos vehículos, se podría contribuir a un entorno más saludable y sostenible, alineándose con los objetivos de desarrollo sostenible del país dentro de la estrategia de prosperidad compartida, impulsado por la Presidenta Claudia Sheinbaum.

La prohibición de los doble y doble semi remolques no implica un freno al desarrollo del transporte de mercancías. Existen alternativas viables, como el uso de vehículos más pequeños y eficientes, que pueden realizar el mismo trabajo sin los riesgos asociados a los vehículos de gran tamaño. Fomentar el uso de estas alternativas puede estimular la innovación en el sector del transporte y contribuir a una economía más dinámica y segura.

La prohibición de los doble y doble semi remolques puede ir acompañada de campañas educativas que informen a la población sobre la importancia de la seguridad en las carreteras y la responsabilidad compartida de todos los usuarios.

La creación de una ley que prohíba los doble y doble semi remolques en México es una medida que busca priorizar la vida y la seguridad de todos los ciudadanos. Al reducir el riesgo de accidentes, proteger a los usuarios más vulnerables, contribuir a un entorno más saludable y fomentar alternativas de transporte, esta ley puede ser un paso significativo hacia un futuro más seguro y sostenible. Es momento de actuar y poner la vida en el centro de nuestras decisiones legislativas.

### Planteamiento del problema

Me permito citar algunos fragmentos del artículo publicado en el medio de comunicación, sin embargo, titulado: “Tráileres asesinos: muertos todos los días”, de la autoría de Francisco Ortiz Pinchetti, en el mes de septiembre del año 2023:

“... Las estadísticas del Inegi indican que en México hay 561 mil unidades de autotransporte de carga. Más de cinco mil personas mueren cada año por accidentes viales. En más de mil 600 de esos descensos se ve involucrado algún tráiler, especialmente de doble remolque. Sin embargo, hay otros datos: el Instituto Mexicano del Transporte reporta que de 30 mil accidentes anuales, el tracto camión doblemente articulado participa en tres por ciento de los casos, genera 2.2 por ciento de fatalidades y 1.6 por ciento del total de lesionados. Es decir, ese tipo de vehículos provoca cada año la muerte de no menos de tres mil 600 mexicanos y deja lesiones a otros cuatro mil 800. Muchos de ellos quedan incapacitados de por vida. México ocupa el séptimo lugar en

el mundo por el mayor número de accidentes carreteros, según la ONU.

Sabemos que en Estados Unidos y muchos otros países del mundo está prohibida la circulación de tráileres de doble remolque, por ser altamente peligrosos. Además, el transporte de carga está sujeto a estricta regulación, que incluye límites al peso de carga, sanciones millonarias a infractores y penas de prisión, como es en el caso de Gran Bretaña, Canadá, Francia y Alemania.

No ocurre así en México, obviamente. A pesar de incontables denuncias y de no pocas iniciativas de ley para reglamentar el tema, siguen siendo permitidos los tráileres de doble remolque y se mantienen altos tonelajes máximos permitidos, los cuales además se violan de manera cotidiana. Por lo demás, es prácticamente nula la aplicación de sanciones a los infractores.

Frecuentemente se culpa a los choferes de los accidentes. A menudo efectivamente actúan de manera irresponsable, sin precaución, a exceso de velocidad.

Existen otros culpables como lo son los dueños de las unidades de carga obligan a sus conductores a jornadas extenuantes. No los capacitan adecuadamente. Tampoco les dan debido mantenimiento a las unidades. Emplean llantas en mal estado, para ahorrar, y no revisan el sistema de frenado. Los sobrecargan de manera ilegal. Y son absolutamente impunes.

Un estudio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), alerta que la fatiga de los conductores de estos vehículos es causa preponderante en accidentes. “Casi todos los países regulan la cantidad de horas al volante y los tiempos de descanso para los choferes comerciales; pero en México no existen límites legales sobre tiempos de manejo continuo...”<sup>2</sup>

De acuerdo con la editorial de Animal Político, hace una relatoría de estudios e informes destaca en su publicación del día 22 de septiembre de 2022:

“La norma mexicana que regula la circulación de vehículos de autotransporte en México, un tráiler

de doble remolque tiene permitido cargar hasta 75.5 toneladas y puede medir hasta 32.5 metros de largo. Sin embargo, en un informe entregado al Senado se documentó que el peso de tráileres que circulan así en México puede llegar hasta las 120 toneladas.

-Cuando un doble remolque tiene sobrecarga, su sistema de frenado es más lento, lo que le impide frenar pronto, puede tardar más de 10 segundos en lograr frenar, por eso terminan llevándose a una serie de automóviles- advierte Antonio Azueta, mecánico y reparador de tráileres.

De acuerdo con un estudio del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), de 2016, el frenado de un tráiler doble remolque, con 74 toneladas, necesitaría frenar 52 metros antes y tardaría al menos 4 segundos en hacer un alto total.

-Entonces estamos hablando de que no frenan porque en primera van muy pegados de los demás carros, en segunda porque, aunque pisen el freno el sistema tarda en actuar esos diez segundos, al final resulta insuficiente-agrega Azueta.

Por ello, Juan Pablo Zatarain, académico del ITE-SO y quien ha estudiado el tema de logística y transporte de carga pesada, apunta que además de respetar el peso límite, la unidad debe de contar con frenos auxiliares.

- Para evitar que si los (frenos) normales se dañan o no funcionan, pues el sistema alterno entre en acción-, explica.

Otros países del mundo tienen limitaciones más estrictas, por ejemplo, en Estados Unidos, Brasil y Argentina solo permiten un peso de 40 toneladas, según los datos de una recopilación del Foro Internacional de Transporte.

“Pero esto hay que aclararlo, en Estados Unidos les permiten ese peso y un largo de 24 metros, evitando las dimensiones más grandes y estos tráileres solo pueden circular por carreteras rectas y planas, generalmente llevan troncos de árboles, cosas así, no llevan sustancias peligrosas, está sumamente restringido. Tú dime ¿cuándo vas a ver algo así?”, cuestiona Héctor Gandini, represen-

tante de la sociedad civil en iniciativas del doble remolque.

El mismo estudio del IMT señala que durante 2020 existían 801 tráileres de doble remolque registrados ante la autoridad. Sin embargo, Gandini refiere que es sencillo adaptar un vehículo para ser doble remolque, por lo que no hay certeza sobre su número circulando.

-En realidad no hay un censo oficial de cuántos dobles remolques hay... un doble remolque lo armas en media hora, no hay que olvidar que le quitas el dolly y ya no es doble remolque, bien fácil-, enfatiza.

En esto concuerda el académico Zatarain, quien señala que es sencillo desarmar los tráileres doble remolque, pues solo se necesitan unidades de ensamble y cableado que permita conectar las luces del último remolque con el comando.

Por su parte, la Asociación Nacional de Transporte Privado defendió el doble remolque en su participación ante el Senado, y sostuvo que el tema se debe enfocar en la gestión de la velocidad. Por ejemplo, regular la velocidad a 30 kilómetros por hora en zonas donde usuarios y vehículos se mezclan de forma frecuente.

Zatarain destaca que, a diferencia de México, en otros países, las unidades tienen una revisión más exhaustiva en sus cargas y sanciones más claras en caso de incumplir. Además de otras medidas para evitar accidentes como unidades de menor dimensión, que circulen en un carril exclusivo, a una velocidad regulada y se respeten las jornadas de trabajo de los conductores.”<sup>3</sup>

La ex senadora de la República Alejandra Lagunes Soto Ruiz, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXV Legislatura del H. Congreso de la Unión, ha sido una de tantas que en su momento manifestó esta preocupación y después de hacer un estudio minucioso de los diferentes esfuerzos de legisladoras y legisladores por más de 10 años, he encontrado coincidencia con lo que en su momento ella presentó, razón por la cual le he solicitado de su autorización para realizar un planteamiento en los mismos términos de la citada exlegisladora, mencionando lo siguiente:

“La Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, establece las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y de arrastre y salvamento.

En esta norma se establece que el tracto camión doblemente articulado, es el vehículo destinado al transporte de carga constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación, que debe cumplir con diversas especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control, entre las que destacan:

- Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor,
- Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase,
- Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha,
- Circular con un mínimo de 100 metros de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente Norma,
- Conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo,
- Contar con conductores con capacitación, experiencia y licencia específica,
- Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje, y
- Sistemas de Posicionamiento Global, que reportará como mínimo los siguientes elementos: posición

y velocidad, debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, información que el permisionario deberá poner a disposición de la Secretaría y Policía Federal para su consulta, conforme a los Lineamientos que emita la Secretaría.

Los tractocamiones doblemente articulados están autorizados para transitar por caminos hasta con 72.5 toneladas de peso, siempre y cuando cuenten con un sistema auxiliar de frenos, independientemente del sistema de balata.

Si bien, estas características ayudan en la prevención de accidentes, es fundamental que la autoridad de seguimiento y realice verificaciones constantes a los vehículos de carga que circulan en los caminos y puentes federales, con la finalidad de reducir accidentes e incrementar la seguridad de quienes circulen por caminos federales que existe menor probabilidad de accidentes con vehículos de autotransporte federal que pongan en riesgo su integridad física.”<sup>4</sup>

La citada iniciativa se puede leer completa en el siguiente link:

[https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

### La propuesta legislativa

Para mayor claridad se expone el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO ACTUAL LEY GENERAL DE PROTECCIÓN CIVIL	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE	DEBE DECIR
<p>Capítulo II De la Protección Civil</p> <p>Artículo 7. Corresponde al Ejecutivo Federal en materia de protección civil:</p> <p>I. a IX. ...</p>	<p>Artículo 7. Corresponde al Ejecutivo Federal en materia de protección civil:</p> <p>I. a IX. ...</p> <p>X. Coordinar acciones entre las autoridades de Protección Civil y la Guardia Nacional para implementar medidas preventivas que salvaguarden la vida de las personas en las vías públicas.</p> <p>XI. Se establecerá la prohibición de la circulación de unidades de autotransporte de carga, específicamente camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque, que se consideren de alto riesgo para la seguridad de la población.</p> <p>XII. La Secretaría de la Defensa Nacional, en coordinación con la Guardia Nacional, desarrollará un programa de monitoreo y evaluación de rutas y horarios para identificar las áreas de mayor riesgo, y de esta forma ajustar las restricciones necesarias para minimizar peligros y salvaguardar la integridad de los ciudadanos.</p> <p>XIII. Se implementarán campañas de concientización y educación en la comunidad sobre la importancia de las normas de seguridad vial y la colaboración de todos los actores en la protección civil.</p>

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado me permito proponer el siguiente

### Decreto

**Artículo Único.** Se adicionan las fracciones X, XI, XII y XIII del artículo 7o de la Ley General de Protección Civil para quedar como sigue:

### Capítulo II De la Protección Civil

**Artículo 7.** Corresponde al Ejecutivo Federal en materia de protección civil:

I. a IX. ...

**X. Coordinar acciones entre las autoridades de Protección Civil y la Guardia Nacional para implementar medidas preventivas que salvaguarden la vida de las personas en las vías públicas.**

**XI. Se establecerá la prohibición de la circulación de unidades de autotransporte de carga, específicamente camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque, que se consideren de alto riesgo para la seguridad de la población.**

**XII. La Secretaría de la Defensa Nacional, en coordinación con la Guardia Nacional, desarrollará un programa de monitoreo y evaluación de rutas y horarios para identificar las áreas de mayor riesgo, y de esta forma ajustar las restricciones necesarias para minimizar peligros y salvaguardar la integridad de los ciudadanos.**

**XIII. Se implementarán campañas de concientización y educación en la comunidad sobre la importancia de las normas de seguridad vial y la colaboración de todos los actores en la protección civil.**

### Artículo Transitorio

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

### Notas

1 <https://www.sinembargo.mx/4412725/traileres-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

2 <https://www.sinembargo.mx/4412725/traileres-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

3 <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/traileres-doble-remolque-iniciativas-congeladas-persisten-accidentes>

4 [https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 14 de octubre de 2025.

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE RESPONSABILIDADES ADMINISTRATIVAS, EN MATERIA DE SALVAGUARDAR LA VIDA DE LAS PERSONAS QUE TRANSITAN POR LAS CARRETERAS DEL PAÍS, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, diputado federal Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se adicionan diversas disposiciones de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, al tenor de la siguiente

### **Exposición de Motivos**

La protección de la vida e integridad de las personas es un derecho fundamental que debe ser garantizado por todas las instancias del Estado.

En México, la creciente circulación de vehículos de carga, como camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, ha derivado en un alarmante incremento de accidentes viales que afectan la seguridad de los ciudadanos.

Cabe resaltar la necesidad de reformar la Ley General de Responsabilidades Administrativas para incluir la coordinación de la Guardia Nacional y la implementación de la prohibición de la circulación de estas unidades en situaciones de riesgo.

Las estadísticas indican que los vehículos de carga pesada son responsables de un alto porcentaje de accidentes fatales en las carreteras mexicanas. Según datos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, aproximadamente el 14% de los accidentes mortales involucran camiones de carga. Este fenómeno, además de causar siniestros y destrucción, afecta gravemente la vida de las víctimas y sus familias, subrayando la necesidad de adoptar medidas que prioricen la seguridad vial.

El derecho a la vida está consagrado en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y debe ser protegido por el Estado en todas sus formas.

Incluir en la Ley General de Responsabilidades Administrativas la responsabilidad de los servidores públicos para garantizar la seguridad vial y la protección del derecho a la vida se alinea con este marco normativo. Las medidas que prohíben la circulación de vehículos de carga en áreas y momentos críticos son esenciales para prevenir tragedias y muertes innecesarias.

La coordinación con la Guardia Nacional es un aspecto crítico para la implementación efectiva de las medidas que se proponen. La Guardia Nacional cuenta con la capacidad necesaria para llevar a cabo labores de patrullaje, supervisión y control en carreteras, lo que permite identificar y actuar ante situaciones de riesgo. Esta colaboración no solo fortalecería la vigilancia sobre el tránsito de estos vehículos, sino que también aseguraría el cumplimiento de las prohibiciones establecidas, promoviendo un entorno más seguro para todos los usuarios de la vía.

Estas adiciones propuestas a la Ley General de Responsabilidades Administrativas, son para incentivar a los servidores públicos a que cumplan con la supervisión y regulación del tránsito de vehículos pesados ya que es fundamental.

A nivel internacional, muchos países han implementado regulaciones exitosas que limitan la circulación de vehículos pesados en rutas críticas o durante horarios de alta congestión. Estas políticas han demostrado ser efectivas en la reducción de accidentes y muertes, y deberían servir como modelo para México. Adoptar enfoques similares en la legislación nacional permitirá un avance en la gestión de la seguridad vial en el país.

Estas adiciones de la Ley General de Responsabilidades Administrativas para incluir la coordinación de la Guardia Nacional y la prohibición de la circulación de ciertos tipos de vehículos de carga es una medida urgente y necesaria para salvaguardar el derecho a la vida de las personas en México. Esta acción no solo contribuirá a la reducción de accidentes de tráfico, sino que también reafirmará el compromiso del Estado con la protección de sus ciudadanos. Implementar estas reformas es un paso fundamental hacia un entorno vial

más seguro, donde el bienestar de la población y su derecho a la vida sean siempre una prioridad.

Es fundamental que se tomen decisiones proactivas que prioricen la vida y la seguridad en nuestras carreteras.

Para tener una idea del impacto que esto genera, cabe destacar que, en México, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año:

Solo en 2020, murieron 1,460 personas en accidentes relacionados con tráileres de doble remolque.

De acuerdo con el Diario de los Diputados, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año.

De acuerdo con *SinEmbargo*, más de mil 600 de los más de cinco mil accidentes viales que provocan muertes cada año en México involucran a algún tráiler, especialmente de doble remolque.<sup>1</sup>

En este Honorable Congreso de la Unión, en diferentes legislaturas se ha planteado este problema, desde hace más de una década, como una preocupación urgente por resolver mediante la prohibición de estos y se han presentado iniciativas para prohibir la circulación de vehículos de carga con doble remolque, pero hasta ahora no han prosperado.

Es entendible las preocupaciones económicas que esto implica, sin embargo, nada se compara con el cuidado y protección de la vida de las personas, de nuestras familias, es tiempo de generar conciencia no solo desde la óptica económica y de la prohibición, sino de encontrar un sentido positivo al derecho a la vida, a nuestro cuidado, al de nuestras familias, a transitar sin miedo a sufrir un accidente, en efecto hemos escuchado las implicaciones que se tendrían si es que se logrará avanzar en la regulación y en su caso en la prohibición de la circulación de vehículos de doble o doble semi-remolque, sin embargo no está de más mencionar muchas más causas que afecta la circulación de este tipo de vehículos;

Los datos estadísticos muestran un alarmante incremento en el número de accidentes de tráfico en México, muchos de los cuales involucran vehículos de

gran tamaño, como los doble y doble semi remolques. Estos vehículos, debido a su tamaño y peso, tienen un mayor potencial para causar daños significativos en caso de colisión. La prohibición de estos vehículos podría contribuir a una disminución en la tasa de accidentes y, por ende, a la salvaguarda de vidas humanas.

Los usuarios más vulnerables de las vías, como ciclistas, motociclistas y peatones, se ven especialmente afectados por la presencia de vehículos de gran tamaño. La prohibición de los doble y doble semi remolques podría reducir el riesgo que representan para estos grupos, promoviendo un entorno más seguro para todos los usuarios de la carretera.

Además de los riesgos para la vida humana, los doble y doble semi remolques contribuyen a la contaminación ambiental. Su funcionamiento genera emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes que afectan la calidad del aire. Al limitar el uso de estos vehículos, se podría contribuir a un entorno más saludable y sostenible, alineándose con los objetivos de desarrollo sostenible del país dentro de la estrategia de prosperidad compartida, impulsado por la Presidenta Claudia Sheinbaum.

La prohibición de los doble y doble semi remolques no implica un freno al desarrollo del transporte de mercancías. Existen alternativas viables, como el uso de vehículos más pequeños y eficientes, que pueden realizar el mismo trabajo sin los riesgos asociados a los vehículos de gran tamaño. Fomentar el uso de estas alternativas puede estimular la innovación en el sector del transporte y contribuir a una economía más dinámica y segura.

La prohibición de los doble y doble semi remolques puede ir acompañada de campañas educativas que informen a la población sobre la importancia de la seguridad en las carreteras y la responsabilidad compartida de todos los usuarios.

La creación de una ley que prohíba los doble y doble semi remolques en México es una medida que busca priorizar la vida y la seguridad de todos los ciudadanos. Al reducir el riesgo de accidentes, proteger a los usuarios más vulnerables, contribuir a un entorno más saludable y fomentar alternativas de transporte, esta ley puede ser un paso significativo hacia un futuro más

seguro y sostenible. Es momento de actuar y poner la vida en el centro de nuestras decisiones legislativas.

### Planteamiento del problema

Me permito citar algunos fragmentos del artículo publicado en el medio de comunicación, sin embargo, titulado: “Tráileres asesinos: muertos todos los días”, de la autoría de Francisco Ortiz Pinchetti, en el mes de septiembre del año 2023:

“... Las estadísticas del Inegi indican que en México hay 561 mil unidades de autotransporte de carga. Más de cinco mil personas mueren cada año por accidentes viales. En más de mil 600 de esos descensos se ve involucrado algún tráiler, especialmente de doble remolque. Sin embargo, hay otros datos: el Instituto Mexicano del Transporte reporta que de 30 mil accidentes anuales, el tracto camión doblemente articulado participa en tres por ciento de los casos, genera 2.2 por ciento de fatalidades y 1.6 por ciento del total de lesionados. Es decir, ese tipo de vehículos provoca cada año la muerte de no menos de tres mil 600 mexicanos y deja lesiones a otros cuatro mil 800. Muchos de ellos quedan incapacitados de por vida. México ocupa el séptimo lugar en el mundo por el mayor número de accidentes carreteros, según la ONU.

Sabemos que en Estados Unidos y muchos otros países del mundo está prohibida la circulación de tráileres de doble remolque, por ser altamente peligrosos. Además, el transporte de carga está sujeto a estricta regulación, que incluye límites al peso de carga, sanciones millonarias a infractores y penas de prisión, como es en el caso de Gran Bretaña, Canadá, Francia y Alemania.

No ocurre así en México, obviamente. A pesar de incontables denuncias y de no pocas iniciativas de ley para reglamentar el tema, siguen siendo permitidos los tráileres de doble remolque y se mantienen altos tonelajes máximos permitidos, los cuales además se violan de manera cotidiana. Por lo demás, es prácticamente nula la aplicación de sanciones a los infractores.

Frecuentemente se culpa a los choferes de los accidentes. A menudo efectivamente actúan de manera irresponsable, sin precaución, a exceso de velocidad.

Existen otros culpables como lo son los dueños de las unidades de carga obligan a sus conductores a jornadas extenuantes. No los capacitan adecuadamente. Tampoco les dan debido mantenimiento a las unidades. Emplean llantas en mal estado, para ahorrar, y no revisan el sistema de frenado. Los sobrecargan de manera ilegal. Y son absolutamente impunes.

Un estudio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), alerta que la fatiga de los conductores de estos vehículos es causa preponderante en accidentes. “Casi todos los países regulan la cantidad de horas al volante y los tiempos de descanso para los choferes comerciales; pero en México no existen límites legales sobre tiempos de manejo continuo...”<sup>2</sup>

De acuerdo con la editorial de Animal Político, hace una relatoría de estudios e informes destaca en su publicación del día 22 de septiembre de 2022:

“La norma mexicana que regula la circulación de vehículos de autotransporte en México, un tráiler de doble remolque tiene permitido cargar hasta 75.5 toneladas y puede medir hasta 32.5 metros de largo. Sin embargo, en un informe entregado al Senado se documentó que el peso de tráileres que circulan así en México puede llegar hasta las 120 toneladas.

-Cuando un doble remolque tiene sobrecarga, su sistema de frenado es más lento, lo que le impide frenar pronto, puede tardar más de 10 segundos en lograr frenar, por eso terminan llevándose a una serie de automóviles- advierte Antonio Azueta, mecánico y reparador de tráileres.

De acuerdo con un estudio del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), de 2016, el frenado de un tráiler doble remolque, con 74 toneladas, necesitaría frenar 52 metros antes y tardaría al menos 4 segundos en hacer un alto total.

-Entonces estamos hablando de que no frenan porque en primera van muy pegados de los demás carros, en segunda porque, aunque pisen el freno el sistema tarda en actuar esos diez segundos, al final resulta insuficiente-agrega Azueta.

Por ello, Juan Pablo Zatarain, académico del ITE-SO y quien ha estudiado el tema de logística y transporte de carga pesada, apunta que además de respetar el peso límite, la unidad debe de contar con frenos auxiliares.

-Para evitar que si los (frenos) normales se dañan o no funcionan, pues el sistema alterno entre en acción-, explica.

Otros países del mundo tienen limitaciones más estrictas, por ejemplo, en Estados Unidos, Brasil y Argentina solo permiten un peso de 40 toneladas, según los datos de una recopilación del Foro Internacional de Transporte.

“Pero esto hay que aclararlo, en Estados Unidos les permiten ese peso y un largo de 24 metros, evitando las dimensiones más grandes y estos tráileres solo pueden circular por carreteras rectas y planas, generalmente llevan troncos de árboles, cosas así, no llevan sustancias peligrosas, está sumamente restringido. Tú dime ¿cuándo vas a ver algo así?”, cuestiona Héctor Gandini, representante de la sociedad civil en iniciativas del doble remolque.

El mismo estudio del IMT señala que durante 2020 existían 801 tráileres de doble remolque registrados ante la autoridad. Sin embargo, Gandini refiere que es sencillo adaptar un vehículo para ser doble remolque, por lo que no hay certeza sobre su número circulando.

-En realidad no hay un censo oficial de cuántos dobles remolques hay... un doble remolque lo armas en media hora, no hay que olvidar que le quitas el dolly y ya no es doble remolque, bien fácil-, enfatiza.

En esto concuerda el académico Zatarain, quien señala que es sencillo desarmar los tráileres doble remolque, pues solo se necesitan unidades de ensamblaje y cableado que permita conectar las luces del último remolque con el comando.

Por su parte, la Asociación Nacional de Transporte Privado defendió el doble remolque en su participación ante el Senado, y sostuvo que el tema se debe enfocar en la gestión de la velocidad. Por ejemplo, regular la velocidad a 30 kilómetros por hora en zo-

nas donde usuarios y vehículos se mezclan de forma frecuente.

Zatarain destaca que, a diferencia de México, en otros países, las unidades tienen una revisión más exhaustiva en sus cargas y sanciones más claras en caso de incumplir. Además de otras medidas para evitar accidentes como unidades de menor dimensión, que circulen en un carril exclusivo, a una velocidad regulada y se respeten las jornadas de trabajo de los conductores.”<sup>3</sup>

La Ex Senadora de la República Alejandra Lagunes Soto Ruíz, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXV Legislatura del H. Congreso de la Unión, ha sido una de tantas que en su momento manifestó esta preocupación y después de hacer un estudio minucioso de los diferentes esfuerzos de legisladoras y legisladores por más de 10 años, he encontrado coincidencia con lo que en su momento ella presentó, razón por la cual le he solicitado de su autorización para realizar un planteamiento en los mismos términos de la citada exlegisladora, mencionando lo siguiente:

“La Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, establece las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y de arrastre y salvamento.

En esta norma se establece que el tracto camión doblemente articulado, es el vehículo destinado al transporte de carga constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación, que debe cumplir con diversas especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control, entre las que destacan:

- Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor,
- Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase,

- Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha,
- Circular con un mínimo de 100 metros de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente Norma,
- Conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo,
- Contar con conductores con capacitación, experiencia y licencia específica,
- Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje, y
- Sistemas de Posicionamiento Global, que reportará como mínimo los siguientes elementos: posición y velocidad, debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, información que el permisionario deberá poner a disposición de la Secretaría y Policía Federal para su consulta, conforme a los Lineamientos que emita la Secretaría.

Los tractocamiones doblemente articulados están autorizados para transitar por caminos hasta con 72.5 toneladas de peso, siempre y cuando cuenten con un sistema auxiliar de frenos, independientemente del sistema de balata.

Si bien, estas características ayudan en la prevención de accidentes, es fundamental que la autoridad de seguimiento y realice verificaciones constantes a los vehículos de carga que circulan en los caminos y puentes federales, con la finalidad de reducir accidentes e incrementar la seguridad de quienes circulen por caminos federales que existe menor probabilidad de accidentes con vehículos de autotransporte federal que pongan en riesgo su integridad física.”<sup>4</sup>

La citada iniciativa se puede leer completa en el siguiente link:

[https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gacetata/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gacetata/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

### La propuesta legislativa

Para mayor claridad se expone el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO ACTUAL LEY GENERAL DE RESPONSABILIDADES ADMINISTRATIVAS	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE	DEBE DECIR
<p><b>Artículo 7.</b> Los Servidores Públicos observarán en el desempeño de su empleo, cargo o comisión, los principios de disciplina, legalidad, objetividad, profesionalismo, honradez, lealtad, imparcialidad, integridad, rendición de cuentas, eficacia y eficiencia que rigen el servicio público. Para la efectiva aplicación de dichos principios, los Servidores Públicos observarán las siguientes directrices:</p> <p>I. a XIII. ...</p> <p>...</p>	<p><b>Artículo 7.</b> ...</p> <p>I. a XIII. ...</p> <p><b>XIV.</b> Los servidores públicos que tengan a su cargo la regulación y supervisión del transporte público y la seguridad vial deberán coordinarse con las autoridades competentes, incluidas la Guardia Nacional y las instancias de Protección Civil, para implementar y hacer cumplir la prohibición de la circulación de unidades de autotransporte de carga, específicamente los camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque que se consideren de alto riesgo para la seguridad de la población.</p> <p><b>XV.</b> Los servidores públicos deberán promover campañas de concientización sobre la seguridad vial e informar a la población sobre las medidas de prevención implementadas, asegurando que la normativa en materia de transporte sea ampliamente divulgada y comprendida.</p> <p>...</p>

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado me permito proponer el siguiente

### Decreto

**Artículo Único.** Se adicionan las fracciones XIV. y XV. del artículo 7o de la Ley General de Responsabilidades Administrativas para quedar como sigue:

#### Artículo 7. ...

I. a XIII. ...

**XIV.** Los servidores públicos que tengan a su cargo la regulación y supervisión del transporte público y la seguridad vial deberán coordinarse con las autoridades competentes, incluidas la Guardia Nacional y las instancias de Protección

**Civil, para implementar y hacer cumplir la prohibición de la circulación de unidades de auto-transporte de carga, específicamente los camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque que se consideren de alto riesgo para la seguridad de la población.**

**XV. Los servidores públicos deberán promover campañas de concientización sobre la seguridad vial e informar a la población sobre las medidas de prevención implementadas, asegurando que la normativa en materia de transporte sea ampliamente divulgada y comprendida.**

...

### Artículo Transitorio

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

#### Notas

1 <https://www.sinembargo.mx/4412725/trailer-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

2 <https://www.sinembargo.mx/4412725/trailer-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

3 <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/trailer-doble-remolque-iniciativas-congeladas-persisten-accidentes>

4 [https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 14 de octubre de 2025.

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE ADICIONA UN TÍTULO VIGÉSIMO SÉPTIMO AL CÓDIGO PENAL FEDERAL, EN MATERIA DE SALVAGUARDAR LA VIDA DE LAS PERSONAS QUE TRANSITAN POR LAS CARRETERAS DEL PAÍS, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, diputado federal Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados; presenta a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona un Título Vigésimo Séptimo al Código Penal Federal, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, al tenor de la siguiente

### Exposición de Motivos

La protección del derecho a la vida es un principio fundamental que debe ser prioridad en la legislación de cualquier país.

En México, la circulación de unidades de autotransporte de carga, como camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, está asociada a un alarmante incremento de accidentes viales que han resultado en lesiones y pérdidas de vidas.

El objetivo es destacar la necesidad de reformar el Código Penal Federal para la prohibición específica de la circulación de estas unidades en situaciones que presenten riesgos para la seguridad de la población.

Las estadísticas sobre accidentes viales revelan que los vehículos de carga pesada son responsables de un número significativo de siniestros en las carreteras. De acuerdo con datos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, se estima que más del 14 por ciento de los accidentes fatales en México involucran camiones de carga. Esta realidad subraya la urgencia de adoptar leyes que prevengan estas tragedias y protejan la vida de los ciudadanos.

El derecho a la vida es uno de los derechos humanos más básicos y se encuentra protegido por la Constitu-

ción Mexicana. La legislación debe reflejar este compromiso, y esto incluye establecer normas claras sobre la circulación de vehículos que representan un riesgo inminente para la seguridad pública. La inclusión de prohibiciones específicas para unidades de autotransporte de carga durante momentos críticos y en rutas peligrosas es esencial para proteger a todos los usuarios de la carretera.

Adicionar un Título Vigésimo Séptimo al Código Penal Federal que establezca sanciones claras por violar las prohibiciones de circulación puede aumentar el nivel de responsabilidad entre los conductores y las empresas de transporte.

Al tipificar como delito la incurrancia en conductas que pongan en riesgo la vida y la salud de las personas, se está enviando un mensaje contundente sobre la gravedad de estos actos. Las sanciones deben ser proporcionales a las consecuencias que se derivan del incumplimiento, lo que ayudará a disuadir comportamientos irresponsables.

En muchos países, se han implementado regulaciones que limitan la circulación de vehículos de carga en horarios y áreas específicas, lo que ha demostrado reducir de manera efectiva el número de accidentes y muertes en carretera. Adoptar estas medidas en el marco legal mexicano permitirá aprender de las experiencias exitosas de otros países y aplicar políticas que protejan a la ciudadanía.

Con la adición propuesta, el Código Penal Federal incluirá y la prohibición de la circulación de unidades de autotransporte de carga que es una decisión crucial para salvaguardar el derecho a la vida de las personas en México.

Esta reforma no solo tiene el potencial de reducir el número de accidentes y salvar vidas, sino que también refleja el compromiso del Estado con la seguridad y el bienestar de su población. Implementar estas modificaciones es un paso vital hacia un entorno vial más seguro y responsable, donde la protección de la vida humana sea la máxima prioridad.

Es fundamental que se tomen decisiones proactivas que prioricen la vida y la seguridad en nuestras carreteras.

Para tener una idea del impacto que esto genera, cabe destacar que, en México, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año:

Solo en 2020, murieron 1,460 personas en accidentes relacionados con tráileres de doble remolque.

De acuerdo con el Diario de los Diputados, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año.

De acuerdo con *SinEmbargo*, más de mil 600 de los más de cinco mil accidentes viales que provocan muertes cada año en México involucran a algún tráiler, especialmente de doble remolque. <sup>1</sup>

En este Honorable Congreso de la Unión, en diferentes legislaturas se ha planteado este problema, desde hace más de una década, como una preocupación urgente por resolver mediante la prohibición de estos y se han presentado iniciativas para prohibir la circulación de vehículos de carga con doble remolque, pero hasta ahora no han prosperado.

Es entendible las preocupaciones económicas que esto implica, sin embargo, nada se compara con el cuidado y protección de la vida de las personas, de nuestras familias, es tiempo de generar conciencia no solo desde la óptica económica y de la prohibición, sino de encontrar un sentido positivo al derecho a la vida, a nuestro cuidado, al de nuestras familias, a transitar sin miedo a sufrir un accidente, en efecto hemos escuchado las implicaciones que se tendrían si es que se logrará avanzar en la regulación y en su caso en la prohibición de la circulación de vehículos de doble o doble semirremolque, sin embargo no está de más mencionar muchas más causas que afecta la circulación de este tipo de vehículos;

Los datos estadísticos muestran un alarmante incremento en el número de accidentes de tráfico en México, muchos de los cuales involucran vehículos de gran tamaño, como los doble y doble semi remolques. Estos vehículos, debido a su tamaño y peso, tienen un mayor potencial para causar daños significativos en caso de colisión. La prohibición de estos vehículos podría contribuir a una disminución en la tasa de accidentes y, por ende, a la salvaguarda de vidas humanas.

Los usuarios más vulnerables de las vías, como ciclistas, motociclistas y peatones, se ven especialmente afectados por la presencia de vehículos de gran tamaño. La prohibición de los doble y doble semi remolques podría reducir el riesgo que representan para estos grupos, promoviendo un entorno más seguro para todos los usuarios de la carretera.

Además de los riesgos para la vida humana, los doble y doble semi remolques contribuyen a la contaminación ambiental. Su funcionamiento genera emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes que afectan la calidad del aire. Al limitar el uso de estos vehículos, se podría contribuir a un entorno más saludable y sostenible, alineándose con los objetivos de desarrollo sostenible del país dentro de la estrategia de prosperidad compartida, impulsado por la presidenta Claudia Sheinbaum.

La prohibición de los doble y doble semi remolques no implica un freno al desarrollo del transporte de mercancías. Existen alternativas viables, como el uso de vehículos más pequeños y eficientes, que pueden realizar el mismo trabajo sin los riesgos asociados a los vehículos de gran tamaño. Fomentar el uso de estas alternativas puede estimular la innovación en el sector del transporte y contribuir a una economía más dinámica y segura.

La prohibición de los doble y doble semi remolques puede ir acompañada de campañas educativas que informen a la población sobre la importancia de la seguridad en las carreteras y la responsabilidad compartida de todos los usuarios.

La creación de una ley que prohíba los doble y doble semi remolques en México es una medida que busca priorizar la vida y la seguridad de todos los ciudadanos. Al reducir el riesgo de accidentes, proteger a los usuarios más vulnerables, contribuir a un entorno más saludable y fomentar alternativas de transporte, esta ley puede ser un paso significativo hacia un futuro más seguro y sostenible. Es momento de actuar y poner la vida en el centro de nuestras decisiones legislativas.

### **Planteamiento del problema**

Me permito citar algunos fragmentos del artículo publicado en el medio de comunicación, sin embargo, titulado: “Tráileres asesinos: muertos todos los días”, de

la autoría de Francisco Ortiz Pinchetti, en el mes de septiembre del año 2023:

“... Las estadísticas del INEGI indican que en México hay 561 mil unidades de autotransporte de carga. Más de cinco mil personas mueren cada año por accidentes viales. En más de mil 600 de esos descensos se ve involucrado algún tráiler, especialmente de doble remolque. Sin embargo, hay otros datos: el Instituto Mexicano del Transporte reporta que de 30 mil accidentes anuales, el tracto camión doblemente articulado participa en tres por ciento de los casos, genera 2.2 por ciento de fatalidades y 1.6 por ciento del total de lesionados. Es decir, ese tipo de vehículos provoca cada año la muerte de no menos de tres mil 600 mexicanos y deja lesiones a otros cuatro mil 800. Muchos de ellos quedan incapacitados de por vida. México ocupa el séptimo lugar en el mundo por el mayor número de accidentes carreteros, según la ONU.

Sabemos que en Estados Unidos y muchos otros países del mundo está prohibida la circulación de tráileres de doble remolque, por ser altamente peligrosos. Además, el transporte de carga está sujeto a estricta regulación, que incluye límites al peso de carga, sanciones millonarias a infractores y penas de prisión, como es en el caso de Gran Bretaña, Canadá, Francia y Alemania.

No ocurre así en México, obviamente. A pesar de incontables denuncias y de no pocas iniciativas de ley para reglamentar el tema, siguen siendo permitidos los tráileres de doble remolque y se mantienen altos tonelajes máximos permitidos, los cuales además se violan de manera cotidiana. Por lo demás, es prácticamente nula la aplicación de sanciones a los infractores.

Frecuentemente se culpa a los choferes de los accidentes. A menudo efectivamente actúan de manera irresponsable, sin precaución, a exceso de velocidad.

Existen otros culpables como lo son los dueños de las unidades de carga obligan a sus conductores a jornadas extenuantes. No los capacitan adecuadamente. Tampoco les dan debido mantenimiento a las unidades. Emplean llantas en mal estado, para ahorrar, y no revisan el sistema de frenado. Los so-

brecargan de manera ilegal. Y son absolutamente impunes.

Un estudio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), alerta que la fatiga de los conductores de estos vehículos es causa preponderante en accidentes. “Casi todos los países regulan la cantidad de horas al volante y los tiempos de descanso para los choferes comerciales; pero en México no existen límites legales sobre tiempos de manejo continuo...”<sup>2</sup>

De acuerdo con la editorial de Animal Político, hace una relatoría de estudios e informes destaca en su publicación del día 22 de septiembre de 2022:

“La norma mexicana que regula la circulación de vehículos de autotransporte en México, un tráiler de doble remolque tiene permitido cargar hasta 75.5 toneladas y puede medir hasta 32.5 metros de largo. Sin embargo, en un informe entregado al Senado se documentó que el peso de tráileres que circulan así en México puede llegar hasta las 120 toneladas.

-Cuando un doble remolque tiene sobrecarga, su sistema de frenado es más lento, lo que le impide frenar pronto, puede tardar más de 10 segundos en lograr frenar, por eso terminan llevándose a una serie de automóviles- advierte Antonio Azueta, mecánico y reparador de tráileres.

De acuerdo con un estudio del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), de 2016, el frenado de un tráiler doble remolque, con 74 toneladas, necesitaría frenar 52 metros antes y tardaría al menos 4 segundos en hacer un alto total.

-Entonces estamos hablando de que no frenan porque en primera van muy pegados de los demás carros, en segunda porque, aunque pisen el freno el sistema tarda en actuar esos diez segundos, al final resulta insuficiente-agrega Azueta.

Por ello, Juan Pablo Zatarain, académico del ITESO y quien ha estudiado el tema de logística y transporte de carga pesada, apunta que además de respetar el peso límite, la unidad debe de contar con frenos auxiliares.

–Para evitar que si los (frenos) normales se dañan o no funcionan, pues el sistema alterno entra en acción–, explica.

Otros países del mundo tienen limitaciones más estrictas, por ejemplo, en Estados Unidos, Brasil y Argentina solo permiten un peso de 40 toneladas, según los datos de una recopilación del Foro Internacional de Transporte.

“Pero esto hay que aclararlo, en Estados Unidos les permiten ese peso y un largo de 24 metros, evitando las dimensiones más grandes y estos tráileres solo pueden circular por carreteras rectas y planas, generalmente llevan troncos de árboles, cosas así, no llevan sustancias peligrosas, está sumamente restringido. Tú dime ¿cuándo vas a ver algo así?”, cuestiona Héctor Gandini, representante de la sociedad civil en iniciativas del doble remolque.

El mismo estudio del IMT señala que durante 2020 existían 801 tráileres de doble remolque registrados ante la autoridad. Sin embargo, Gandini refiere que es sencillo adaptar un vehículo para ser doble remolque, por lo que no hay certeza sobre su número circulando.

–En realidad no hay un censo oficial de cuántos dobles remolques hay... un doble remolque lo armas en media hora, no hay que olvidar que le quitas el dolly y ya no es doble remolque, bien fácil–, enfatiza.

En esto concuerda el académico Zatarain, quien señala que es sencillo desarmar los tráileres doble remolque, pues solo se necesitan unidades de ensamblaje y cableado que permita conectar las luces del último remolque con el comando.

Por su parte, la Asociación Nacional de Transporte Privado defendió el doble remolque en su participación ante el Senado, y sostuvo que el tema se debe enfocar en la gestión de la velocidad. Por ejemplo, regular la velocidad a 30 kilómetros por hora en zonas donde usuarios y vehículos se mezclan de forma frecuente.

Zatarain destaca que, a diferencia de México, en otros países, las unidades tienen una revisión más exhaustiva en sus cargas y sanciones más claras en

caso de incumplir. Además de otras medidas para evitar accidentes como unidades de menor dimensión, que circulen en un carril exclusivo, a una velocidad regulada y se respeten las jornadas de trabajo de los conductores.”<sup>2</sup>

La Ex Senadora de la República Alejandra Lagunes Soto Ruíz, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXV Legislatura del H. Congreso de la Unión, ha sido una de tantas que en su momento manifestó esta preocupación y después de hacer un estudio minucioso de los diferentes esfuerzos de legisladoras y legisladores por más de 10 años, he encontrado coincidencia con lo que en su momento ella presentó, razón por la cual le he solicitado de su autorización para realizar un planteamiento en los mismos términos de la citada exlegisladora, mencionando lo siguiente:

“La Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, establece las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y de arrastre y salvamento.

En esta norma se establece que el tracto camión doblemente articulado, es el vehículo destinado al transporte de carga constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación, que debe cumplir con diversas especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control, entre las que destacan:

- Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor,
- Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase,
- Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha,

- Circular con un mínimo de 100 metros de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente Norma,

- Conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo,

- Contar con conductores con capacitación, experiencia y licencia específica,

- Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje, y

- Sistemas de Posicionamiento Global, que reportará como mínimo los siguientes elementos: posición y velocidad, debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, información que el permisionario deberá poner a disposición de la Secretaría y Policía Federal para su consulta, conforme a los Lineamientos que emita la Secretaría.

Los tractocamiones doblemente articulados están autorizados para transitar por caminos hasta con 72.5 toneladas de peso, siempre y cuando cuenten con un sistema auxiliar de frenos, independientemente del sistema de balata.

Si bien, estas características ayudan en la prevención de accidentes, es fundamental que la autoridad de seguimiento y realice verificaciones constantes a los vehículos de carga que circulan en los caminos y puentes federales, con la finalidad de reducir accidentes e incrementar la seguridad de quienes circulen por caminos federales que existe menor probabilidad de accidentes con vehículos de autotransporte federal que pongan en riesgo su integridad física.”<sup>4</sup>

La citada iniciativa se puede leer completa en el siguiente link:

[https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gacetata/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gacetata/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

**La propuesta legislativa**

Para mayor claridad se expone el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO ACTUAL CÓDIGO PENAL FEDERAL	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE	DEBE DECIR
<i>Sin correlativo</i>	Título Vigésimo Séptimo Delitos Relacionados con el Transporte de Carga.
	Artículo 430. Se establece como un delito la circulación, ya sea de forma habitual o excepcional, de unidades de autotransporte de carga, específicamente camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, que hayan sido prohibidos por las autoridades competentes, cuando dicha circulación represente un riesgo elevado para la vida y salud de la población.
	Artículo 431. Se impondrá pena a lo dispuesto en el artículo anterior de hasta 200 veces el salario mínimo, así mismo se inmovilizará el vehículo hasta que se regularice la situación y se cumplan los requisitos establecidos por la autoridad correspondiente.
	Artículo 432. En caso de la circulación prohibida se deriven lesiones o la muerte de personas, las sanciones contempladas en este Código se incrementarán en un 50%.
	Artículo 433. La reincidencia en la comisión de este delito dará lugar a un aumento de las penas previstas en el artículo 431, con un incremento que podrá llegar hasta el doble de la sanción original.

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado me permito proponer el siguiente

### Decreto

**Artículo Único.** Se adiciona un Título Vigésimo Séptimo, denominado “Delitos Relacionados con el Transporte de Carga”, y se adicionan al mismo los artículos 430, 431, 432, 433 del Código Penal Federal, para quedar como sigue

#### Título Vigésimo Séptimo Delitos Relacionados con el Transporte de Carga

**Artículo 430.** Se establece como un delito la circulación, ya sea de forma habitual o excepcional, de unidades de autotransporte de carga, específicamente camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremol-

**que-semirremolque, que hayan sido prohibidos por las autoridades competentes, cuando dicha circulación represente un riesgo elevado para la vida y salud de la población.**

**Artículo 431.** Se impondrá pena a lo dispuesto en el artículo anterior de hasta 200 veces el salario mínimo, así mismo se inmovilizará el vehículo hasta que se regularice la situación y se cumplan los requisitos establecidos por la autoridad correspondiente.

**Artículo 432.** En caso de la circulación prohibida se deriven lesiones o la muerte de personas, las sanciones contempladas en este Código se incrementarán en un 50 por ciento.

**Artículo 433.** La reincidencia en la comisión de este delito dará lugar a un aumento de las penas previstas en el artículo 431, con un incremento que podrá llegar hasta el doble de la sanción original.

### Artículo Transitorio

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

### Notas

- <https://www.sinembargo.mx/4412725/trailer-es-asesinos-muertos-todos-los-dias/>
- <https://www.sinembargo.mx/4412725/trailer-es-asesinos-muertos-todos-los-dias/>
- <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/trailer-doble-remolque-iniciativas-congeladas-persisten-accidentes>
- [https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic\\_PVEM\\_Sen\\_Lagunes\\_LCPyAF.pdf](https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf)

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 14 de octubre de 2025.

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE REFORMA EL ARTÍCULO 18, FRACCIÓN I, NUMERAL 39, DE LA LEY SOBRE EL ESCUDO, LA BANDERA Y EL HIMNO NACIONALES, PARA HONRAR EL DÍA DE LA NACIÓN PLURICULTURAL Y EL ANIVERSARIO DE LA RESISTENCIA INDÍGENA, INICIADA EN 1492, EN RECONOCIMIENTO DE LA DIGNIDAD Y LA DIVERSIDAD CULTURAL DE LOS PUEBLOS INDÍGENAS DEL PAÍS, A CARGO DE LA DIPUTADA NATY POOB PIJY JIMÉNEZ VÁSQUEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

Naty Poob Pijy Jiménez Vásquez, diputada a la LXVI Legislatura del honorable Congreso de la Unión, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 6, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta asamblea la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 18, fracción I, numeral 39, de la Ley sobre el Escudo, la Bandera y el Himno Nacionales, para honrar el Día de la Nación Pluricultural y el Aniversario de la Resistencia Indígena, iniciada en 1492 en reconocimiento de la dignidad y la diversidad cultural de los pueblos indígenas del país, bajo la siguiente

### Exposición de Motivos

A más de cinco siglos del primer contacto entre Europa y el continente americano, la fecha del 12 de octubre continúa siendo un significativo histórico de profunda evolución. Lo que en sus orígenes se instituyó como el “Día de la Raza” para conmemorar el mestizaje surgido del encuentro —y posterior enfrentamiento— entre los pueblos indígenas y los colonizadores españoles, ha sido objeto de una crítica revisionista que prioriza las narrativas de resistencia y descolonización. <sup>1</sup> Este episodio, desencadenado por la llegada de Cristóbal Colón a un territorio que él denominó erróneamente “Indias”, marcó el inicio de un proceso de colonización que se extendería por tres siglos y reconfiguraría irrevocablemente el mundo.

La conceptualización de este evento como un “encuentro” ha sido ampliamente cuestionada. Desde una perspectiva contemporánea, se argumenta que no se trató de un diálogo entre culturas en igualdad de condiciones, sino del inicio de un violento proceso de conquista y sometimiento. <sup>2</sup> La denominación “indios”, impuesta sobre los habitantes originarios del

continente, es un testimonio de esta mirada eurocéntrica que desconocía la vasta y compleja diversidad cultural preexistente.

La propia nomenclatura de la conmemoración varía significativamente entre naciones, reflejando sus particulares lecturas históricas y procesos identitarios. En España, se instituyó como “Fiesta de la Raza” en 1915, evolucionando posteriormente a “Fiesta Nacional de España y Día de la Hispanidad” a partir de 1987.<sup>3</sup> En el continente americano, los nombres adoptados son elocuentes de este cambio de perspectiva: mientras Argentina lo denomina “Día del Respeto a la Diversidad Cultural”, Bolivia celebra el “Día de la Descolonización” y Venezuela el “Día de la Resistencia Indígena”. Esta transición onomástica no es trivial; responde a una reflexión colectiva sobre el colonialismo y la revalorización de los pueblos originarios. <sup>4</sup>

En el caso específico de México, la institucionalización de la fecha tuvo lugar durante el Porfiriato, siendo decretada como fiesta nacional en 1892. Posteriormente, fue el presidente Venustiano Carranza quien, en 1917, la designó oficialmente como “Día de la Raza”.<sup>5</sup> La influencia de intelectuales como José Vasconcelos, autor de “La Raza Cósmica”, <sup>6</sup> fue crucial para consolidar una narrativa que ensalzaba el mestizaje como base de la identidad nacional. Sin embargo, esta visión ha sido criticada por invisibilizar el carácter opresivo de la conquista y por idealizar una fusión cultural que, en la práctica, implicó la subordinación de los pueblos indígenas.

Contrario a la denominación de “Día del Descubrimiento de América” que aún persiste en el imaginario colectivo, el 12 de octubre de 1492 marcó el comienzo de una invasión violenta cuyas consecuencias se extienden hasta el presente.

Lejos de constituir un “encuentro” entre culturas, como lo han presentado las narrativas coloniales, este evento representó el inicio de un proceso de despojo territorial y un etnocidio sistemático que buscó aniquilar nuestras culturas, cosmovisiones y formas de vida ancestrales. Lo que para algunos fue un “descubrimiento”, para los pueblos originarios significó el principio de un genocidio cuyas devastadoras repercusiones continúan afectando a quienes habitábamos —y habitamos— este territorio.

Por ello, esta iniciativa de reforma para incorporar el “Día de la Nación Pluricultural” en la Ley sobre el Escudo, la Bandera y el Himno Nacionales se justifica, en primer lugar, como un acto de coherencia jurídica y armonización legislativa. El Decreto publicado el 18 de diciembre de 2020, que declara el 12 de octubre de cada año como el “Día de la Nación Pluricultural”,<sup>7</sup> representa un avance significativo en el reconocimiento de la diversidad cultural de México; sin embargo, su inclusión en la ley correspondiente le otorgaría un carácter vinculante y una relevancia cívica superior. Al integrar esta conmemoración en un marco normativo de alto rango, se evita que quede como una declaración aislada y se fortalece su observancia en el ámbito educativo, cultural e institucional, garantizando que el Estado promueva activamente la reflexión sobre la pluralidad identitaria que constituye a la nación.

Esta reforma es una reivindicación histórica y una reafirmación simbólica necesaria. Tradicionalmente, el 12 de octubre había sido asociado con una narrativa de “descubrimiento” o “encuentro de dos mundos”, que invisibilizaba la violencia colonial y la resistencia de los pueblos originarios. La transformación de esta fecha en el “Día de la Nación Pluricultural”, respaldada por ley, permite reorientar su significado hacia un reconocimiento de la diversidad étnica, cultural y lingüística de México, así como hacia la reflexión crítica sobre las desigualdades estructurales que persisten. No se trata de negar el pasado, sino de asumirlo desde una perspectiva incluyente que valore las contribuciones de todos los pueblos que integran la sociedad mexicana, en línea con lo establecido en el artículo 2o. de la Constitución.

En la actualidad, la conmemoración ha sido resignificada en México y gran parte de América Latina. Lejos de las celebraciones hispanistas, el 12 de octubre se ha transformado en una jornada de lucha y reivindicación de los pueblos originarios. Bajo consignas como el “Día de la Resistencia Indígena”, las comunidades exigen el reconocimiento de sus derechos territoriales, la defensa de sus recursos naturales, la preservación de sus lenguas y el respeto a su autodeterminación.<sup>8</sup>

Este movimiento no es aislado; encuentra eco en iniciativas globales como el “Decenio Internacional de las Lenguas Indígenas (2022-2032)” proclamado por la UNESCO (2022),<sup>9</sup> del cual México fue sede de alto nivel.

La trayectoria histórica del 12 de octubre ilustra un profundo cambio paradigmático. De una narrativa que celebraba la “raza” y el “descubrimiento”, se ha transitado hacia una que enaltece la “resistencia” y la “pluriculturalidad”. Esta transformación evidencia un proceso de descolonización activo, donde los pueblos originarios reclaman su lugar no como sujetos pasivos de la historia, sino como actores centrales en la construcción de un presente y un futuro plurales y justos. La fecha, por lo tanto, ha dejado de ser un mero recordatorio del pasado para convertirse en una plataforma de lucha por la dignidad y los derechos humanos en el continente.

En concordancia con todo lo expuesto, se añade un cuadro comparativo con el artículo correspondiente de la Ley sobre el Escudo, la Bandera y el Himno Nacionales, para facilitar la comprensión y el sentido de los cambios propuestos:

LEY SOBRE EL ESCUDO, LA BANDERA Y EL HIMNO NACIONALES	
TEXTO VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
<p><b>ARTÍCULO 18.-</b> En los edificios y lugares a que se refiere el primer párrafo del artículo 15 de esta Ley, la Bandera Nacional deberá izarse:</p> <p>I. A toda asta en las fechas y conmemoraciones siguientes:</p> <p>1. al 38. ...</p> <p>39. 12 de octubre: Día de la Raza y Aniversario del Descubrimiento de América, en 1492;</p> <p>40. al 52. ...</p> <p>II. ...</p>	<p><b>ARTÍCULO 18.-</b> En los edificios y lugares a que se refiere el primer párrafo del artículo 15 de esta Ley, la Bandera Nacional deberá izarse:</p> <p>I. A toda asta en las fechas y conmemoraciones siguientes:</p> <p>1. al 38. ...</p> <p>39. 12 de octubre: <b>Día de la Nación Pluricultural y Aniversario de la Resistencia Indígena, iniciada en el año 1492;</b></p> <p>40. al 52. ...</p> <p>II. ...</p>

Para concluir, esta iniciativa tiene un impacto pedagógico y social profundo, pues contribuye a la construcción de una ciudadanía intercultural. Al incorporar la conmemoración en una ley emblemática como la de Símbolos Patrios, se envía un mensaje claro sobre la importancia de la pluralidad como pilar de la identidad nacional. Esto no solo fortalece el orgullo colectivo frente a la diversidad, sino que también fomenta el diálogo y la convivencia respetuosa entre diferentes grupos culturales.

En un contexto global marcado por conflictos étnicos y nacionalismos excluyentes, México tiene la oportunidad de proyectarse como un país que reconoce en su

heterogeneidad una fuente de riqueza y un motor para su desarrollo democrático. Por ello, el 12 de octubre se reconmemora como el aniversario de la Resistencia Indígena, una fecha que trasciende la narrativa del “descubrimiento” para posicionar la memoria de la lucha y la supervivencia de los pueblos originarios.

Lejos de ser una celebración de la invasión y el colonialismo que iniciaron en 1492, este día se erige como un acto de reafirmación histórica. En este contexto, la iniciativa de reforma a la Ley sobre el Escudo, la Bandera y el Himno Nacionales para instituir oficialmente esta conmemoración representa un acto de justicia simbólica y reconocimiento de primer orden. Modificar el marco legal que rige nuestros símbolos patrios para honrar la nación pluriculturalidad y la resistencia indígena no es un simple cambio nominal; es alinear la legislación con la pluralidad de la nación mexicana, reconociendo que la verdadera unidad se construye desde la dignidad y el respeto a la diversidad cultural que constituye el sustrato más profundo de nuestro país.

Esta reforma legal proporciona un fundamento institucional para conmemorar cinco siglos de resiliencia activa, la capacidad colectiva de mantenernos firmes ante el despojo y la violencia cultural, y la tenacidad para preservar y recrear nuestras cosmovisiones, idiomas y estructuras comunitarias. Al inscribir esta fecha en la ley, el Estado mexicano da un paso crucial para rectificar narrativas históricas excluyentes y asume la responsabilidad de promover una memoria que, lejos de mirar al pasado con nostalgia, reconoce la fortaleza que ha permitido a los pueblos originarios existir y resistir hasta el presente. Esta acción sienta un precedente para que las políticas públicas reflejen el carácter pluricultural de la nación, tal como lo establece el artículo 2º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Esta conmemoración, ahora con el respaldo de una reforma a nuestra legislación simbólica, no es un punto final, sino un compromiso renovado. La lucha continúa en la defensa irrenunciable de la unidad de nuestros pueblos, la protección de nuestros territorios ancestrales —sagrados y sustento de la vida—, la revitalización de nuestras culturas y la plena consecución de nuestra autonomía y libertad.

Es un acto que enraíza profundamente la dignidad heredada de nuestros antepasados en el marco jurídico de

la nación y se proyecta con determinación hacia las generaciones venideras, asegurando que el Estado mexicano se reconozca a sí mismo como un país pluricultural forjado en y por su diversidad.

Por lo expuesto someto a consideración de esta asamblea la siguiente iniciativa con proyecto de

**Decreto por el que se reforma el artículo 18, fracción I numeral 39, de la Ley sobre el Escudo, la Bandera y el Himno Nacionales, para honrar el Día de la Nación Pluricultural y el Aniversario de la Resistencia Indígena, iniciada en 1492 en reconocimiento de la dignidad y la diversidad cultural de los pueblos indígenas del país.**

**Único.** Se reforma el artículo 18, fracción I numeral 39, de la Ley sobre el Escudo, la Bandera y el Himno Nacionales, para honrar el Día de la Nación Pluricultural y el Aniversario de la Resistencia Indígena, iniciada en 1492 en reconocimiento de la dignidad y la diversidad cultural de los pueblos indígenas del país, para quedar en los siguientes términos:

**Artículo 18.-** En los edificios y lugares a que se refiere el primer párrafo del artículo 15 de esta Ley, la Bandera Nacional deberá izarse:

I. A toda asta en las fechas y conmemoraciones siguientes:

1. a 38. ...

39. 12 de octubre:

**Día de la Nación Pluricultural y Aniversario de la Resistencia Indígena, iniciada en el año 1492;**

40. a 52. ...

II. ...

### **Transitorio**

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

**Notas**

1 Quijano, A. (2007). Colonialidad del poder y clasificación social. En S. Castro-Gómez & R. Grosfoguel, *El giro decolonial: Reflexiones para una diversidad epistémica más allá del capitalismo global* (páginas 93-126). Pontificia Universidad Javeriana.

2 Mignolo, W. D. (2000). *Local Histories/Global Designs: Coloniality, Subaltern Knowledges, and Border Thinking*. Princeton University Press.

3 Presidencia del gobierno de España. (1987). \*Ley 18/1987, de 7 de octubre, que establece el día de la Fiesta Nacional de España en el 12 de octubre\*. Boletín Oficial del Estado. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1987-22984>

4 Bonfil Batalla, G. (1990). *México profundo: Una civilización negada*. Grijalbo.

5 Secretaría de Gobernación. (1917). Decreto por el que se declara fiesta nacional el 12 de octubre. Diario Oficial de la Federación.

6 Vasconcelos, J. (1925). *La Raza Cósmica*. Agencia Mundial de Librería.

7 Presidencia de la República. (2020, 18 de diciembre). Decreto por el que se declara el día 12 de octubre de cada año como “Día de la Nación Pluricultural”. Diario Oficial de la Federación. [https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5608175&fecha=18/12/2020](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5608175&fecha=18/12/2020)

8 ONU. (2007). Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas. [https://www.un.org/esa/socdev/unpfii/documents/DRIPS\\_es.pdf](https://www.un.org/esa/socdev/unpfii/documents/DRIPS_es.pdf)

9 UNESCO. (2022). \*Decenio Internacional de las Lenguas Indígenas (2022-2032)\*. <https://www.unesco.org/es/indigenous-languages>

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 14 de octubre de 2025.

Diputada Naty Poob Pijy Jiménez Vásquez (rúbrica)

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

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

**Mesa Directiva**

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

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

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

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