

CONTENIDO

Proposiciones

- 3** Con punto de acuerdo, para solicitar respetuosamente a la Segob, al DIF, a los registros civiles de las 32 entidades federativas y al INEGI a fortalecer y replicar estrategias permanentes para garantizar el derecho a la identidad desde el nacimiento, incluyendo el registro inmediato y el extemporáneo, a cargo de la diputada Marcela Michel López, del Grupo Parlamentario de Morena
- 8** Con punto de acuerdo, por el que se solicita de manera respetuosa a la Semarnat a actualizar la regulación en el transporte terrestre y contemple al marítimo, en materia de urea, a efecto de contrarrestar las emisiones de gases de efecto invernadero, a cargo de la diputada Alejandra Chedraui Peralta, del Grupo Parlamentario de Morena
- 14** Con punto de acuerdo, por el que se solicita de manera respetuosa a la Semarnat a promover acciones que permitan combatir la propagación de especies invasoras y así mitigar los efectos del cambio climático, a cargo de la diputada Alejandra Chedraui Peralta, del Grupo Parlamentario de Morena
- 18** Con punto de acuerdo, por el que se solicita de manera respetuosa a la ASEA y a Pemex, para que, en el ámbito de sus atribuciones, haga público el informe de resultados de la implementación del Programa para la Prevención y el Control Integral de las Emisiones de Metano en el Sector Hidrocarburos, a cargo de la diputada Alejandra Chedraui Peralta, del Grupo Parlamentario de Morena
- 22** Con punto de acuerdo, por el que se solicita respetuosamente a la Conagua, a la Semarnat, al gobierno del estado de Chiapas y al honorable ayuntamiento de San Cristóbal de las Casas, a implementar un plan integral de atención de emergencias, reconstrucción y mitigación de riesgos ante los daños causados por las recientes inundaciones, a cargo del diputado Emilio Ramón Ramírez Guzmán, del Grupo Parlamentario de Morena
- 23** Con punto de acuerdo, por el que se solicita respetuosamente a la SICT a instrumentar las acciones necesarias para la indemnización a la comunidad indígena de Mezquitan, municipio de Zapopan, Jalisco, por la ocupación de 26-93-22.80 hectáreas de sus tierras para la construcción y ampliación de la

Pase a la página 2

Anexo III-1

Martes 14 de octubre

carretera Guadalajara-Saltillo, a cargo del diputado Alberto Maldonado Chavarín y diversas diputadas y diputados del Grupo Parlamentario de Morena

- 25** Con punto de acuerdo, por el que se le solicita respetuosamente a la SHCP del gobierno federal a destinar recursos a los municipios de la Sierra Gorda y el semidesierto de Querétaro, derivado de las lluvias del pasado 8 y 9 de octubre, a cargo del diputado Luis Humberto Fernández Fuentes, del Grupo Parlamentario de Morena
- 26** Con punto de acuerdo, por el que se solicita respetuosamente a diversas dependencias del gobierno federal y estatal a atender de manera inmediata a las comunidades afectadas por las inundaciones en el norte del estado de Veracruz, suscrita por los diputados Luis Humberto Fernández Fuentes y María del Rosario Guzmán Avilés, del Grupo Parlamentario de Morena

Efemérides

- 28** Con motivo del 11 de octubre, conmemoración del 202 aniversario de la creación del Heroico Colegio Militar, a cargo del diputado Luis Arturo Oliver Cen, del Grupo Parlamentario de Morena

Proposiciones

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA SOLICITAR RESPETUOSAMENTE A LA SEGOB, AL DIF, A LOS REGISTROS CIVILES DE LAS 32 ENTIDADES FEDERATIVAS Y AL INEGI A FORTALECER Y REPLICAR ESTRATEGIAS PERMANENTES PARA GARANTIZAR EL DERECHO A LA IDENTIDAD DESDE EL NACIMIENTO, INCLUYENDO EL REGISTRO INMEDIATO Y EL EXTEMPORÁNEO, A CARGO DE LA DIPUTADA MARCELA MICHEL LÓPEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

Quien suscribe, Marcela Michel López, diputada integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I; y 79, numeral 1, fracción II, numeral 2, fracciones III y IV del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta asamblea la siguiente proposición con punto de acuerdo para solicitar respetuosamente a la Secretaría de Gobernación, al Registro Nacional de Población (Renapo), al Sistema Nacional Desarrollo Integral de la Familia (DIF), a los Registros Civiles de las 32 entidades federativas y al Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi) a fortalecer y replicar estrategias permanentes para garantizar el derecho a la identidad desde el nacimiento, incluyendo el registro inmediato y el extemporáneo, al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos

El acta de nacimiento es un documento esencial que acredita legalmente el nacimiento, el nombre, la nacionalidad y la filiación de una persona. Representa la primera prueba de identidad jurídica y constituye el punto de partida para el ejercicio de una serie de derechos fundamentales, como el acceso a la educación, la salud, la protección legal, los servicios públicos y la participación en la vida cívica. Su expedición oportuna es, por tanto, una obligación ineludible del Estado.

En este sentido, la identidad legal no es un fin en sí mismo, sino una llave que abre la puerta al ejercicio de otros derechos. Sin ella, niñas, niños, adolescentes y adultos se ven privados del acceso efectivo a servicios esenciales y quedan fuera de las políticas públicas diseñadas para proteger su desarrollo. La identidad jurídica es, por tanto, un derecho habilitante, indispensable

para romper ciclos de pobreza, discriminación y exclusión.

En el orden jurídico mexicano, el Código Civil Federal, en el artículo 58, establece que el nacimiento debe ser registrado dentro de los seis meses posteriores al alumbramiento. Cuando este plazo se excede, el registro se considera extemporáneo y requiere cumplir con requisitos adicionales, como la comparecencia de testigos o la presentación de documentación específica. Aunque estos requisitos buscan garantizar certeza en los registros, en la práctica pueden constituir barreras significativas para familias en situación de vulnerabilidad, especialmente para quienes habitan en comunidades rurales, indígenas o con altos niveles de marginación. Para muchas de estas personas, dichos trámites resultan inaccesibles, lo que contribuye directamente al subregistro de nacimientos.¹

No obstante, en México persisten obstáculos estructurales que impiden que todas las personas cuenten con este documento desde su nacimiento. Según cifras del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), en 2023 se registraron 1 millón 820 mil 888 nacimientos en el país; de estos, 81.6 por ciento fueron inscritos ante el Registro Civil antes del primer año de vida, mientras que 18.4 por ciento restante fue registrado de forma extemporánea. Estas cifras evidencian la permanencia de barreras económicas, geográficas, institucionales y culturales que dificultan el pleno cumplimiento del derecho a la identidad.

Las causas del subregistro de nacimientos son multifactoriales. De acuerdo con el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF), entre los principales obstáculos se encuentran el desconocimiento por parte de las familias sobre la importancia del trámite, así como la falta de recursos económicos para cubrir traslados o requisitos burocráticos, pese a que por ley el registro es gratuito. En ocasiones, se solicitan pagos indebidos o los progenitores carecen de documentos de identidad. También influyen la lejanía de las oficinas del Registro Civil (particularmente en zonas rurales, indígenas o marginadas), la escasa presencia institucional y la desconfianza hacia las autoridades, que puede estar relacionada con el miedo a ser criminalizados por no haber registrado a tiempo a niñas o niños. A ello se suman barreras culturales y lingüísticas que afectan especialmente a pueblos indígenas y comunidades migrantes, cuyas formas propias de organiza-

ción familiar no siempre son reconocidas o respetadas por el sistema legal.²

Según un informe conjunto del Inegi y el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF), se estima que cerca de un millón de personas en México no cuentan con registro de nacimiento, y que seis de cada diez de ellas son niñas, niños o adolescentes. Esta situación se agrava entre poblaciones en situación de marginación: 22.7 por ciento de las personas no registradas se identifican como parte de algún pueblo indígena y suelen habitar en municipios con altos índices de rezago social.

Este conjunto de factores contribuye a que un número significativo de personas, especialmente niñas, niños y adolescentes, no cuenten con un acta de nacimiento, lo cual tiene consecuencias graves. La falta de este documento expone a las personas a situaciones de extrema vulnerabilidad, como la trata de personas, matrimonios forzados, adopciones ilegales, y la exclusión de servicios básicos como salud, educación y programas sociales. Además, limita su capacidad para ejercer derechos políticos y acceder a trámites civiles y jurídicos.

La falta de identidad también deja a la infancia expuesta a formas graves de violencia y explotación, ya que no existen los mecanismos oficiales para su seguimiento y protección. Sin un acta de nacimiento, las personas no pueden ser localizadas en caso de desaparición, ni acceder con facilidad a mecanismos institucionales de denuncia o defensa. Su invisibilidad institucional es, en muchos casos, sinónimo de impunidad para quienes vulneran sus derechos.

En México los llamados “niños sin nombre” son menores que existen en la realidad, dejando los documentos oficiales del Estado, no figuran en ninguna base de datos, no tienen Clave Única de Registro de Población (CURP) y por tanto tampoco tienen un acceso pleno a la educación, salud, ni protección legal. Uno de los peores acontecimientos registrados en el país fue el caso “calcetitas rojas”, una niña de 4 años brutalmente asesinada a causa de múltiples contusiones ocasionados por su propia madre y la pareja de esta, que al final de todas las fechorías vilmente fueron a tirar su cuerpo a él borde de Xochiaca, Nezahualcóyotl, estado de México. Y que después fue encontrada por personas que dieron aviso a las autoridades en

donde ni siquiera había un registro o acta de nacimiento que pudiera avalar qué Guadalupe Medina Pichardo alias “Calcetitas rojas” había nacido en México, una niña que sufrió violencia de todo tipo y que no tuvo acceso a **su nombre**, hasta que la juez a cargo pudo respetar el único derecho que se podía rescatar. Este no es el primer ni último caso que se ha presentado a lo largo de la década, lamentablemente existen más casos no registrados que han llevado a más niños a ser raptados o asesinados.

Ante esta situación, distintas instituciones del Estado mexicano han implementado estrategias para reducir el subregistro de nacimientos. Destaca la campaña “**Identidad para Todas y Todos**” 2020, impulsada por el Renapo y el Sistema Nacional DIF, que ha desplegado brigadas móviles de registro civil en comunidades rurales e indígenas de estados como Oaxaca, Chiapas y Guerrero. Asimismo, la Secretaría de Gobernación ha realizado jornadas especiales en albergues, centros comunitarios y hospitales públicos, priorizando a personas en situación de calle o migración.

La crisis sanitaria derivada de la pandemia por covid-19 exacerbó las dificultades para garantizar el registro de nacimientos, especialmente en comunidades rurales y marginadas. Durante los momentos de confinamiento, muchas familias no pudieron acceder a los servicios de registro civil, lo que retrasó aún más el proceso para miles de niñas y niños. En este contexto, la aceleración de la digitalización de trámites y el uso de brigadas móviles para llegar a las comunidades más aisladas son alternativas que deben ser consolidadas y mejoradas.

En este contexto, resulta indispensable disponer de diagnósticos periódicos y fundamentados en evidencia para monitorear la evolución del subregistro de nacimientos. En 2018, el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF) publicó el estudio titulado “Derecho a la identidad. El registro de nacimiento en México”, basado en datos recolectados en 2015. De dicho estudio se concluye que 97.9 por ciento de la población mexicana cuenta con registro de nacimiento.

Para ese mismo año, el Inegi reportó una población total de 119 millones 530 mil habitantes en el país. Así, el porcentaje de personas registradas excluye a aproximadamente 2 millones 420 mil individuos, es decir, casi el doble de la población total de Guadalajara. Sin

embargo, es importante señalar que UNICEF enfocó su análisis únicamente en niños y niñas menores de cinco años, por lo que no existen datos oficiales comparables para adultos mayores.

En este sentido, una investigación periodística de *Telediario* documenta la historia de Crescencio, un hombre de 65 años que nunca fue registrado al nacer y que actualmente carece de identidad legal. Sin acta de nacimiento ni CURP, Crescencio se ha visto impedido de acceder a derechos fundamentales como educación, salud, empleo formal y seguridad social. Su caso evidencia cómo la ausencia del registro de nacimiento en la infancia se traduce en exclusión prolongada a lo largo de la vida. Actualmente, enfrenta un proceso legal complejo para acreditar su existencia jurídica debido a la falta de documentos y testigos, subrayando la urgencia de fortalecer los mecanismos institucionales que garanticen el derecho a la identidad y eviten que más personas permanezcan en situación de invisibilidad legal.³

Finalmente, es relevante mencionar que, a través de una consulta electrónica realizada el 11 de noviembre de 2019, el Inegi, como la fuente estadística más confiable a nivel nacional, declaró no contar con cifras actualizadas sobre esta problemática.⁴

Sin embargo, desde su publicación, no se ha emitido una actualización de este documento, lo cual limita la capacidad de evaluar los avances o retrocesos en la materia, especialmente en el contexto postpandemia.

La falta de datos recientes impide un seguimiento efectivo de las estrategias implementadas y dificulta la formulación de políticas públicas basadas en evidencia.

Por ello, es fundamental que este tipo de informes se actualicen de manera periódica. En este marco, el derecho a la identidad está reconocido como un principio jurídico universal. A nivel internacional, instrumentos ratificados por México establecen su protección, entre ellos:

Convención sobre los Derechos del Niño, artículo 7:

“El niño será inscrito inmediatamente después de su nacimiento y tendrá derecho desde que nace a un

nombre, a adquirir una nacionalidad y, en la medida de lo posible, a conocer a sus padres y a ser cuidado por ellos.”⁵

Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, artículo 24.2:

“Todo niño será inscrito inmediatamente después de su nacimiento y deberá tener un nombre.”⁶

Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto de San José), artículo 18:

“Todo niño tiene derecho a un nombre, a la nacionalidad y, en cuanto sea posible, a conocer a sus padres y a ser cuidado por ellos.”⁷

En el ámbito nacional, el **artículo 40. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos** establece que:

“Toda persona tiene derecho a la identidad y a ser registrada de manera inmediata a su nacimiento. El Estado garantizará el cumplimiento de estos”.

Este mandato se ve reforzado en la legislación secundaria mexicana, particularmente en la **Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, cuyo Artículo 19** establece que niñas, niños y adolescentes tienen derecho a la identidad, incluyendo el derecho a ser registrados inmediatamente después de su nacimiento.

El artículo señala textualmente:

Artículo 19. Niñas, niños y adolescentes, en términos de la legislación civil aplicable, desde su nacimiento, tienen derecho a:

I. Contar con nombre y los apellidos que les correspondan, así como a ser inscritos en el Registro Civil respectivo de forma inmediata y gratuita, y a que se les expida en forma ágil y sin costo la primera copia certificada del acta correspondiente, conforme a las disposiciones aplicables;

II. Contar con nacionalidad, de conformidad con lo dispuesto en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y los tratados internacionales;

III. Conocer su filiación y su origen, en la medida de lo posible y siempre que ello sea acorde con el interés superior de la niñez;

IV. Preservar su identidad, incluidos el nombre, la nacionalidad y su pertenencia cultural, así como sus relaciones familiares.⁸

Este enfoque integral subraya la importancia del derecho a la identidad como un pilar fundamental del desarrollo infantil.

En el plano estatal, también se han documentado cifras preocupantes que evidencian la persistencia del subregistro:

- Yucatán: Más de 11 mil niñas y niños, aproximadamente 2 por ciento de los nacidos en el estado, no cuentan con acta de nacimiento.⁹
- Quintana Roo: Se estima que más de 3 mil menores de entre seis meses y siete años no han sido registrados.¹⁰
- Sinaloa: Desde 2019 hasta principios de 2024, se han contabilizado alrededor de 4 mil niñas y niños sin registro de nacimiento.¹¹
- Durango: En el municipio de Mezquital, se detectaron mil 300 menores sin acta de nacimiento.¹²
- Tamaulipas: Se reportan 4 mil 500 personas sin documentos de identificación oficial, incluyendo el acta de nacimiento, concentrándose principalmente en zonas rurales.¹³

En este sentido, existen ya buenas prácticas que pueden ser fortalecidas y replicadas. Destaca el programa “Oye” (Oficina de Apoyo para el Registro Extemporáneo de Niñas, Niños y Adolescentes), impulsado por el Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia de la Ciudad de México, el cual brinda acompañamiento jurídico, gestoría e incluso asesoría psicológica y social a familias cuyos hijos no han sido registrados oportunamente. Este servicio ha logrado articular acciones entre el Registro Civil y otras dependencias locales, permitiendo que niñas, niños y adolescentes accedan a su derecho a la identidad con enfoque de restitución de derechos, sin costo y sin criminalización de las familias.¹⁴

Garantizar el derecho a la identidad desde el nacimiento no sólo implica cumplir con una obligación legal, sino también reconocer a cada persona como sujeto de derechos desde sus primeros días de vida. Cuando el Estado falla en asegurar este derecho, perpetúa un ciclo de invisibilidad y exclusión que afecta a las infancias más vulnerables y profundiza las desigualdades sociales. No registrar a una niña o niño equivale, en muchos sentidos, a negarle el derecho a existir plenamente ante la ley y ante la sociedad. Por ello, se requiere un compromiso firme y sostenido para transformar esta realidad, con políticas sensibles a la diversidad cultural, territorial y social del país, y con acciones decididas para que ningún menor de edad quede fuera del marco de protección jurídica que le corresponde.

Frente a esta realidad, es imprescindible que esta Soberanía exhorte al fortalecimiento de estrategias públicas permanentes, gratuitas y con enfoque de derechos humanos para erradicar el subregistro y garantizar que todas las personas, especialmente en contextos de vulnerabilidad, cuenten con su acta de nacimiento desde el nacimiento.

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

Puntos de Acuerdo

Primero. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión solicita respetuosamente a la Secretaría de Gobernación, al Registro Nacional de Población, al Sistema Nacional para el Desarrollo Integral de la Familia y a las autoridades registrales de las 32 entidades federativas, a que, en el ámbito de sus respectivas competencias, refuercen, amplíen y aseguren la continuidad de estrategias permanentes de registro civil universal, gratuito e inmediato exclusivamente para nacimientos, con especial énfasis en recién nacidos en situación de vulnerabilidad, particularmente en comunidades indígenas, rurales y urbanas con altos índices de marginación, a fin de garantizar el ejercicio pleno del derecho a la identidad y personalidad jurídica desde el nacimiento, conforme a lo establecido en el artículo 4o. constitucional y la legislación aplicable.

Segundo. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión solicita respetuosamente a la Secretaría de Gobernación, al Registro Nacional de

Población, al Sistema Nacional para el Desarrollo Integral de la Familia y a los registros civiles de las entidades federativas, para que, en el ejercicio de sus atribuciones, fortalezcan los mecanismos de articulación, difusión y réplica de buenas prácticas institucionales en materia de registro extemporáneo, tales como el programa “Oye” del DIF de la Ciudad de México y la campaña “Identidad para Todas y Todos” impulsada por Renapo, con el propósito de garantizar el acceso efectivo al derecho a la identidad de todas las personas que no fueron registradas oportunamente, incluyendo niñas, niños, adolescentes, jóvenes adultos y adultos mayores, sin importar su condición social o territorial, para promover su plena incorporación al marco de derechos y a la vida jurídica del país.

Tercero. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión solicita respetuosamente al Instituto Nacional de Estadística y Geografía, en coordinación con el Renapo y los registros civiles de las entidades federativas, a que diseñen, implementen y actualicen un censo o diagnóstico nacional específico sobre el subregistro de nacimientos en México, con el propósito de identificar con precisión a las poblaciones afectadas, las causas estructurales del fenómeno y las barreras institucionales existentes, proponiendo para ello una periodicidad mínima quinquenal, de conformidad con los principios de planeación estadística, transparencia y acceso a la información pública, y con apego a lo establecido en la Ley del Sistema Nacional de Información Estadística y Geográfica.

Notas

1 Congreso de los Estados Unidos Mexicanos. (2024). Código Civil Federal. Diario Oficial de la Federación. https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/2_080224.pdf

2 UNICEF. (sin fecha.) Registro de nacimiento: ¿por qué es importante? <https://www.unicef.org/es/historias/registro-nacimiento-importante>

3 *Telediario*. (2025, abril 24). “No existo”: Hombre lleva 65 años sin identidad, no sabe ni su nombre; busca registro legal [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=dBebgDoraPA>

4 Cusur, G. (2020, 9 abril). *Mexicanos sin identidad - Gaceta Cusur. La Gaceta del Cusur*. <http://gaceta.cusur.udg.mx/mexicanos-sin-identidad/>

5 Asamblea General de las Naciones Unidas. (1989). Convención sobre los Derechos del Niño. <https://www.ohchr.org/es/instruments-mechanisms/instruments/convention-rights-child>

6 Asamblea General de las Naciones Unidas. (1966). Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos. <https://www.ohchr.org/es/instruments-mechanisms/instruments/international-covenant-civil-and-political-rights>

7 Organización de los Estados Americanos. (1969). Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto de San José). <https://www.oas.org/es/cidh/mandato/Basicos/convencion.asp>

8 Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión. (2024). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf_mov/1_290224.pdf

9 *PorEsto*. (2023, agosto 13). ¡Invisibles! Más de 11 mil niños yucatecos no cuentan con acta de nacimiento: Registro Civil. <https://www.poresto.net/yucatan/2023/8/13/invisibles-mas-de-11-mil-ninos-yucatecos-no-cuentan-con-acta-de-nacimiento-registro-civil.html>

10 *24 Horas Quintana Roo*. (2023, septiembre 11). En Quintana Roo, 3 mil niños sin acta de nacimiento. <https://24horasqroo.mx/2023/09/11/en-q-roo-3-mil-ninos-sin-acta-de-nacimiento/>

11 *Debate*. (2024, febrero 5). En Sinaloa 4 mil niños y niñas no tienen registro de acta de nacimiento. <https://www.debate.com.mx/sinaloa/culiacan/En-Sinaloa-4-mil-pequenitos-no-cuenta-con-registro-de-acta-de-nacimiento-20240205-0026.html>

12 *El Sol de Durango*. (2023, mayo 13). Detectan en Mezquital, Durango, mil 300 menores sin acta de nacimiento. <https://oem.com.mx/elsoldedurango/local/detectan-en-mezquital-durango-mil-300-menores-sin-acta-de-nacimiento-16377477>

13 *El Mañana*. (2024, octubre 25). Viven 4,500 sin acta de nacimiento: Acceso a programas afectado. <https://www.elmanana.com/tamaulipas/altamira/viven-4500-sin-acta-de-nacimiento-acceso-a-programas-afectado/5904340>

14 Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia de la Ciudad de México. (2023). *OYE: Servicio de Apoyo para el Registro Extemporáneo de NNyA ante el Registro Civil de la Ciudad de México*. Gobierno de la Ciudad de México. <https://www.dif.cdmx.gob.mx/servicios/servicio/servicio-oye-ser>

vicio-de-apoyo-para-el-registro-extemporaneo-de-nnya-ante-el-registro-civil-de-la-ciudad-de-mexico

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

Diputada Marcela Michel López (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE SOLICITA DE MANERA RESPETUOSA A LA SEMARNAT A ACTUALIZAR LA REGULACIÓN EN EL TRANSPORTE TERRESTRE Y CONTEMPLE AL MARÍTIMO, EN MATERIA DE UREA, A EFECTO DE CONTRARRESTAR LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO, A CARGO DE LA DIPUTADA ALEJANDRA CHEDRAUI PERALTA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

Quien suscribe, Alejandra Chedraui Peralta, diputada del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 6, numeral 1, fracción I; 62, numeral 3; 79, numeral 1, fracción II, y demás aplicables del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía proposición con punto de acuerdo al tenor de las siguientes

Consideraciones

El crecimiento acelerado de la población y el desarrollo urbano han generado una serie de desafíos en materia de sustentabilidad, siendo uno de los más relevantes el deterioro de la calidad del aire. Este problema se ve agravado por el aumento exponencial de los diferentes modos de transporte, cuya contribución a las emisiones contaminantes atmosféricas es considerable y creciente.

El aire limpio constituye un componente esencial para el bienestar humano, el equilibrio ecológico y el des-

arrollo sostenible. Sin embargo, diversos estudios e informes internacionales han documentado el impacto negativo de las emisiones contaminantes (en particular las generadas por el sector transporte) en la salud pública y el medio ambiente. Ante esta situación, es indispensable implementar medidas regulatorias y tecnológicas que mitiguen los efectos de la contaminación atmosférica, reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), y contribuyan al cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por el Estado mexicano.¹

A nivel mundial, el sector transporte es el segundo mayor emisor de gases de efecto invernadero, con una participación de 14.2 por ciento de las emisiones totales, alcanzando 6.9 gigatoneladas de CO₂ equivalente en 2018. Esta tendencia sigue en ascenso con una tasa de crecimiento anual de aproximadamente 1.9 por ciento, reflejando la intensificación de la actividad vehicular y el consumo de combustibles fósiles.²

Dentro del sector transporte, los vehículos de pasajeros son responsables de 45 por ciento de las emisiones, seguidos por los vehículos de carga con 29 por ciento y la aviación (tanto internacional como doméstica) con 12 por ciento. En el caso de México, el panorama es especialmente preocupante, pues se encuentra entre los diez países con mayores emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en dicho sector. En el año 2022, se estimaron aproximadamente 191 mil 173 kilotoneladas de CO₂e derivadas del transporte, de las cuales 93.9 por ciento corresponden al autotransporte, y 1.1 por ciento a la navegación marítima y fluvial.³

Además, el país es uno de los principales fabricantes y exportadores de vehículos pesados (HDV) del mundo. Según el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi) y el Registro Administrativo Mexicano de la Industria de HDV (RAIAMP), en 2018 y 2019, se produjeron aproximadamente 200 mil vehículos por año en México. Durante la pandemia de Covid-19 (2020 y 2021), ese número disminuyó a 137 mil y 166 mil, respectivamente. La mayor parte de esta producción (~85 por ciento) se exportó, principalmente a Estados Unidos de América (94 por ciento) y Canadá (3 por ciento).

En consecuencia, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes indicó que 99 por ciento de los vehículos pesados en México son de diésel. El

porcentaje restante se compone de vehículos eléctricos utilizados para el transporte urbano de personas y de vehículos propulsados por gas natural comprimido (GNV), utilizados tanto para el transporte de mercancías de larga distancia como para el transporte urbano de personas.

En este contexto, resulta fundamental analizar el papel de las tecnologías de reducción de emisiones, en especial aquellas aplicadas al transporte motorizado.

El funcionamiento de los motores de combustión interna, particularmente en los vehículos automotores, implica un proceso de oxidación química mediante el cual se quema un combustible fósil en presencia de un combustible, usualmente oxígeno. Esta reacción produce energía mecánica, pero también genera subproductos contaminantes que se liberan al medio ambiente a través de los sistemas de escape.

En condiciones ideales, la combustión de hidrocarburos produciría únicamente dióxido de carbono (CO₂) y agua (H₂O). Sin embargo, en condiciones reales, el proceso de combustión es incompleto e ineficiente, lo cual da lugar a la emisión de una amplia gama de contaminantes, entre los que destacan:

- Monóxido de carbono (CO): gas tóxico que resulta de la combustión incompleta.
- Óxidos de nitrógeno (NO_x): incluye dióxido de nitrógeno (NO₂) y monóxido de nitrógeno (NO), gases altamente reactivos.
- Hidrocarburos no quemados (HC): restos de combustible no quemado que contribuyen a la formación de ozono troposférico.
- Material particulado (PM): especialmente en los motores diésel, estos sólidos microscópicos son transportados por el aire, afectando la salud respiratoria.
- Dióxido de azufre (SO₂) y otros gases traza.

El aire atmosférico no está compuesto exclusivamente por oxígeno. Aproximadamente 78 por ciento es nitrógeno, que bajo las altas temperaturas de la combustión se combina con el oxígeno para formar óxidos de nitrógeno (NO_x). Estos compuestos son especialmente

problemáticos por su contribución tanto al ozono a nivel del suelo como a la lluvia ácida.⁴

Es de importancia mencionar que estos contaminantes contribuyen con la acidificación de los océanos mediante el proceso llamado “depósito atmosférico”, lo que conlleva a la contaminación de las zonas cercanas a las rutas marítimas y puertos, además de causar un daño a los ecosistemas marinos. Según cifras del Servicio Marítimo Copérnico, a lo largo de los años se ha registrado un descenso importante en el potencial de hidrógeno (pH) de los océanos, pasando de 8.11 en 1985 a 8.05 en 2021.

Diversos organismos internacionales, como la Organización Mundial de la Salud (OMS), han documentado los efectos adversos de la contaminación atmosférica en la salud humana. Según estimaciones de 2019, la exposición prolongada al aire contaminado provocó aproximadamente 4.2 millones de muertes prematuras a nivel mundial cada año, muchas de ellas relacionadas con enfermedades respiratorias, cardiovasculares y ciertos tipos de cáncer.

En particular, se ha identificado que 68 por ciento de las muertes atribuibles a la contaminación del aire se relacionan con cardiopatías isquémicas y accidentes cerebrovasculares. De estas mismas el 14 por ciento se vinculan con enfermedades pulmonares obstructivas crónicas (EPOC). 14 por ciento se asocia a infecciones agudas de las vías respiratorias inferiores y 4 por ciento está relacionado con cánceres pulmonares.

En México, las ciudades con alta densidad poblacional y una intensa actividad vehicular, como la Zona Metropolitana del Valle de México, Monterrey, Guadalajara y otras urbes industriales, presentan niveles crónicos de contaminación atmosférica que superan los valores límite recomendados por la OMS.⁵

De igual forma las zonas portuarias del país presentan contaminación atmosférica debido a estos contaminantes, encabezando el puerto de Manzanillo, seguido el puerto de Lázaro Cárdenas, Altamira y por último el puerto de Veracruz.⁶

Es pertinente mencionar que México cuenta con una de las flotas más envejecidas y contaminantes en Latinoamérica (69 por ciento de los vehículos pesados tiene más de 10 años).

Es preciso mencionar el marco normativo que sustenta lo aludido en párrafos anteriores, Marco Jurídico del Manejo Sustentable en Puertos Marítimos en México. El marco jurídico mexicano establece de manera clara y contundente el derecho de toda persona a vivir en un entorno que no represente un riesgo para su salud y desarrollo. Este principio se encuentra consagrado en el artículo 4o., párrafo quinto, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que a la letra establece:

“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”.

Asimismo, no podemos soslayar lo contemplado por las normas oficiales mexicanas emitidas por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) que regulan directamente las emisiones vehiculares.

Una de las más significativas es la NOM-041-SEMARNAT-2015, la cual establece los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes provenientes del escape de vehículos automotores que utilizan gasolina y circulan por vías públicas.

De igual forma, la NOM-044-SEMARNAT-2017 aplica específicamente a vehículos pesados nuevos equipados con motores diésel y establece límites estrictos para emisiones de óxidos de nitrógeno, partículas finas, monóxido de carbono y otros contaminantes, con parámetros equivalentes a los estándares Euro VI y EPA 2010. Cabe señalar que esta última norma tuvo una actualización en enero de 2025, cuando se eliminó la prórroga para la importación y producción de vehículos pesados con tecnologías Euro V y EPA 07, obligando al uso de tecnologías más limpias para cumplir con estándares ambientales más estrictos y reducir contaminantes.

Aunque hubo una modificación posterior que afectó la vigencia de los estándares AA, el objetivo general es la transición a tecnologías que utilizan diésel de ultrabajo azufre (DUBA) por su nivel de exigencia, requiere la incorporación de tecnologías avanzadas de post-tratamiento de gases, como la Reducción Catalítica Selectiva (SCR), lo cual representa un avance signifi-

cativo en la regulación ambiental del transporte de carga y pasajeros en México.

A nivel internacional, el Estado mexicano ha asumido compromisos concretos en el marco del Acuerdo de París, tratado adoptado en 2015 en el seno de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. Mediante dicho instrumento, México se comprometió a implementar políticas de mitigación y adaptación para mantener el aumento de la temperatura global por debajo de los 2 grados centígrados (°C) y procurar no rebasar el límite de 1.5°C.

Para dar cumplimiento a este objetivo, el país presentó sus Contribuciones Determinadas a Nivel Nacional (NDC, por sus siglas en inglés), en las que estableció la meta de reducir sus emisiones de dióxido de carbono en 35 por ciento para el año 2030, bajo un escenario tendencial.

Asimismo, se comprometió a alcanzar la neutralidad de emisiones netas hacia 2050, lo cual implica transformaciones profundas en todos los sectores económicos, particularmente en el sector transporte, uno de los principales emisores de gases de efecto invernadero a nivel nacional.

El manejo sustentable en los puertos marítimos de México se rige por un marco jurídico integral que integra disposiciones constitucionales, leyes federales, reglamentos específicos y compromisos internacionales. Este marco busca equilibrar el desarrollo económico portuario con la protección ambiental, la conservación de recursos marinos y la responsabilidad social, alineándose con la Agenda 2030 de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y tratados como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar). A continuación, detallo los principales instrumentos legales, su aplicación y mecanismos de cumplimiento.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece los fundamentos:

- Artículo 27: regula la propiedad originaria de la nación sobre aguas de jurisdicción federal, incluyendo mares y costas, y promueve el aprovechamiento sustentable de recursos naturales.
- Artículo 25: obliga al Estado a promover el desarrollo sustentable, priorizando la eficiencia econó-

mica y la protección ambiental en sectores como el transporte marítimo.

Estos artículos sirven de base para leyes secundarias que exigen evaluaciones de impacto ambiental (EIA) y planes de manejo sustentable en operaciones portuarias.

Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA, 1988, reformada en 2023) Regula la preservación, restauración y aprovechamiento sustentable de ecosistemas marinos y costeros (artículo 20, fracción VI). Exige EIA para proyectos portuarios y programas de ordenamiento ecológico marino.

Ley de Puertos (1993, reformada en 2022) Regula la administración, operación y explotación de puertos. Promueve la eficiencia y sustentabilidad en la logística portuaria. Requiere planes de desarrollo sustentable, incluyendo uso de energías renovables y reducción de emisiones. Las APIs deben implementar auditorías ambientales anuales.

Ley de Navegación y Comercio Marítimos (2006, reformada en 2024) Normativa principal para navegación, comercio y seguridad marítima. Integra disposiciones ambientales en capítulos sobre contaminación y salvamento.

Artículo 11, obliga a verificar cumplimiento de convenios internacionales; fracción II prohíbe prácticas que degraden el medio ambiente. Regula el Registro Público Marítimo Nacional para actos jurídicos sustentables.

Ley Federal del Mar (1986) Define zonas marinas mexicanas y derechos de soberanía en la Zona Económica Exclusiva (ZEE). Promueve el uso sustentable de recursos marinos adyacentes a puertos, incluyendo protección contra contaminación por operaciones portuarias.

Ley General de Pesca y Acuicultura Sustentables (2007, reformada en 2023) Reglamenta el artículo 27 constitucional en materia pesquera, con aplicación supletoria en puertos. Exige protección de flora y fauna marina afectada por actividades portuarias, como dragados que impacten manglares o corales.

Por otro lado, se pueden observar reglamentos y normas oficiales mexicanas que complementan las leyes con disposiciones técnicas:

- Reglamento Interno de la Comisión Intersecretarial para el Manejo Sustentable de Mares y Costas (DOF, 2013): coordina políticas interinstitucionales para conservación costera y marina.
 - NOM-023-SCT/SEMARNAT-2012: condiciones para el manejo y almacenamiento de mercancías peligrosas en puertos, minimizando riesgos ambientales.
 - Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (2015): Detalla jurisdicciones territoriales y obligaciones de capitanías de puerto en vigilancia ambiental y señalamiento marítimo.
 - Política Ambiental Nacional para el Desarrollo Sustentable de los Océanos y Costas (SEMARNAT, 2006): establece estrategias para 263 municipios costeros, incluyendo puertos, con énfasis en biodiversidad y resiliencia climática.
 - Programa de Ordenamiento Ecológico Marino y Regional del Golfo de México y Mar Caribe (PO-EMyRGMMyMC, DOF 2012): integra acciones de once dependencias federales para manejo sustentable, cubriendo puertos como Veracruz y Coatzacoalcos. Incluye ejes como protección de manglares y desarrollo sustentable en turismo y pesca.
 - Programa Nacional de Auditoría Ambiental (PRO-FEPA-SCT): Obligatorio para APIs, promueve ecoeficiencia y certificaciones como PERS (Port Environmental Review System), obtenida por puertos como Ensenada y Lázaro Cárdenas.
- México, como Estado bioceánico, ha ratificado tratados que obligan a incorporar estándares globales:
- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar, 1982): regula el derecho del mar, incorporado vía Ley Federal del Mar.
 - Convenios de la Organización Marítima Internacional (OMI): como Marpol (prevención de contaminación) y Solas (seguridad), aplicables en puertos mediante la Ley de Navegación.

- Acuerdo de París (2015): integra metas de descarbonización portuaria en el Programa Nacional de Desarrollo 2025-2030.
- La recepción se da por jerarquía constitucional (artículo 133), priorizando tratados sobre leyes internas en caso de conflicto.
- Autoridades: Semarnat y Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (Profepa) supervisan EIA y auditorías; SICT y Capitanías de Puerto vigilan operaciones diarias; Secretaría de Marina (Semar) apoya en seguridad marítima.
- Sanciones: multas de hasta 50 mil UMAs (aproximadamente 5.5 millones de pesos en 2025) por violaciones ambientales (LGEEPA, artículo 134); suspensión de operaciones en casos graves.
- Certificaciones: ISO 14001 y PERS fomentan cumplimiento voluntario, con incentivos fiscales.

En concordancia, a 2025, reformas en la LGEEPA fortalecen la economía circular en puertos, abordando residuos sólidos (43.8 millones de toneladas anuales en México). Retos incluyen inversión en tecnologías verdes y coordinación federal-estatal. El Programa Nacional de Desarrollo 2025-2030 prioriza “República que protege el medio ambiente”, impulsando la restauración de ecosistemas costeros.

Visto el marco normativo es de hacer mención que, ante esta problemática, la industria automotriz ha desarrollado e implementado diversas tecnologías de mitigación orientadas a la reducción de emisiones contaminantes. Una de las más relevantes para el caso de los vehículos diésel es la Reducción Catalítica Selectiva (SCR, por sus siglas en inglés).

La tecnología SCR es un sistema de postratamiento de gases de escape que permite reducir significativamente los óxidos de nitrógeno (NOx) generados durante la combustión. Su funcionamiento se basa en la inyección de un agente reductor, comúnmente urea, en el flujo de gases de escape calientes. Esta solución, compuesta de 32.5 por ciento de urea y 67.5 por ciento de agua desmineralizada, se almacena en un depósito independiente del combustible y es administrada de manera automatizada por el sistema del vehículo.

Al ingresar al sistema de escape, la urea se descompone térmicamente en amoníaco (NH₃), el cual reacciona con los óxidos de nitrógeno sobre un catalizador. El resultado de esta reacción química es la transformación de los NOx en nitrógeno (N₂) y vapor de agua (H₂O), ambos componentes inocuos para la atmósfera.⁷

Ventajas de la tecnología SCR:

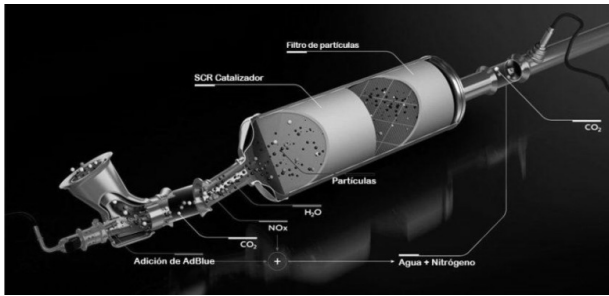
Beneficios ambientales

- **Reducción de NOx hasta en 90 por ciento**, lo que implica menos contaminación del aire, menos smog en ciudades y menor formación de ozono troposférico.
- **Disminución indirecta de partículas finas (PM2.5)**, responsables de problemas respiratorios.
- **Menor huella de carbono:** el uso del SCR permite que los motores trabajen de manera más eficiente, generando incluso ahorros de combustible de hasta un 5 por ciento.

Beneficios económicos

- **Ahorro en consumo de diésel** por optimización del motor.
- **Menor desgaste del motor** y reducción en costos de mantenimiento gracias a que el sistema SCR alivia la carga de otros componentes (como el DPF).
- Facilita la **renovación de flotas** y abre acceso a incentivos fiscales, créditos verdes y programas internacionales de financiamiento sustentable.

La aplicación obligatoria del SCR en nuevos vehículos y programas de retrofit para flotas existentes reduciría drásticamente los contaminantes en corredores logísticos y zonas metropolitanas. Estudios recientes muestran que los tractocamiones de 54 toneladas en México consumen 44.25 L/100 km y emite mil 513 gCO₂/e/km. Con SCR, esas emisiones se reducirían de forma significativa.



Fuente: DiTrucks Diesel Truck Solutions⁸

Esta tecnología es ampliamente utilizada en transportes de carga, autobuses, transporte público, maquinaria pesada e incluso en algunos vehículos particulares diésel. Su uso se ha convertido en un estándar en países que han adoptado regulaciones ambientales estrictas, particularmente en la Unión Europea y en Estados Unidos de América (EUA).

Europa fue pionera en la implementación de normas estrictas para el control de emisiones de vehículos diésel a través de las Normas Euro, que comenzaron con la Euro 0 en 1990 y han evolucionado hasta la Euro 6, en vigor desde 2013. Estas normas establecen límites máximos permisibles para diferentes contaminantes, incluyendo NOx, partículas (PM), monóxido de carbono (CO) y compuestos orgánicos volátiles.

La adopción de estas normas ha sido replicada por diversos países fuera de Europa, incluyendo México, que ha buscado armonizar su normativa con estándares internacionales a través de las normas oficiales mexicanas (NOM).

En el caso del transporte marítimo la Organización Marítima Internacional (OMI), órgano especializado de las Naciones Unidas, introdujo en 1997 el Anexo VI del Convenio Marpol, centrado en la prevención de la contaminación del aire causada por los buques. Este anexo entró en vigor en 2005 y estableció, por primera vez, límites globales al contenido de azufre en los combustibles marinos y restricciones a las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x), clasificadas en Tiers I, II y III según la fecha de construcción del motor y su velocidad.

Con el tiempo, la OMI fue endureciendo estas normas. En 2010, se estableció que, a partir de 2020, el límite global de contenido de azufre en el combustible marí-

timo sería de 0.50 por ciento, lo que impulsó el uso de tecnologías como los scrubbers. Paralelamente, para reducir los NO_x, se desarrollaron zonas denominadas NECAs (Áreas de Control de Emisiones de NO_x), donde los buques nuevos deben cumplir con el exigente Tier III, que reduce en más de 75 por ciento las emisiones respecto a Tier I. Para cumplir con estos límites, muchas embarcaciones adoptaron tecnologías de postratamiento como la Reducción Catalítica Selectiva (SCR).

Estas regulaciones se han ido adaptando e incorporando en legislaciones nacionales y regionales, como las de la Unión Europea, EUA, China, Australia, entre otros, consolidando así un marco normativo global que obliga al sector marítimo a reducir significativamente su huella ambiental.⁹

América

Pais/Región	Norma Base
América	Regulación de la IMO / MARPOL Anexo VI adoptada en EE.UU. (40 CFR Part 1043)
México	NOM-044-SEMARNAT-2017; NOM-016-CRE-2016 (uso de UBA y urea/AdBlue)
Brasil	CONAMA 490/2018 (PROCONVE P8, equivalente a Euro VI)
Chile	Norma Euro 6/EPA 2010 obligatoria en pesados desde 2026
Colombia	Euro VI desde 2023
Perú	Euro 6b/Tier 3 y Euro VI desde 2024
EE.UU.	EPA 2010 (vehículos pesados, Clean Air Act)

Europa

Pais/Región	Norma Base
Unión Europea	Reglamento (CE) 595/2009; (UE) 582/2011 (Euro VI) MARPOL Anexo VI; designación de ECAs (NO _x & SO _x) como Mar Báltico y Mar del Norte / Regulación SO _x global 0.50 % y 0.10 % en ECAs

Asia

Pais/Región	Norma Base
Asia	Normativa internacional MARPOL Anexo VI + normas locales de ECAs costeros
China	China VI (GB 17691-2018)
India	BS-VI (2020)
Corea del Sur	Normas equivalentes Euro VI (2015)
Japón	Normas de NO _x y PM (2005-2009)

Oceanía y otros territorios

Pais/Región	Norma Base
Oceanía	Aplicación de MARPOL Anexo VI, con cumplimiento de Tiers I / II / III según construcción del buque
África	Aplicación del MARPOL Anexo VI para países costeros ratificados

Australia / Nueva Zelanda

Euro V/VI o equivalentes EPA 2010

Hong Kong / Taiwán

Euro V/VI o equivalentes EPA 2010

Con relación a lo anteriormente expuesto es imperante la implementación de estas tecnologías, son fundamentales para avanzar hacia un transporte más limpio, eficiente y sostenible, contribuyendo al bienestar de las personas y al cumplimiento de los objetivos ambientales internacionales.

Punto de Acuerdo

Único. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión solicita de manera respetuosa a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, para que actualice la regulación en el transporte terrestre y contemple al marítimo, en materia de urea a efecto de contrarrestar las emisiones de gases de efecto invernadero.

Notas

1 IMT. Regulación de emisiones contaminantes de los motores de combustión interna. 2014. Disponible en: <https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=396&IdBoletin=149>

2 GIZ MÉXICO. 2023. El rol del sector transporte en la acción climática de México. Disponible en: <https://ciudadesytransporte.mx/el-rol-del-sector-transporte-en-la-accion-climatica-de-mexico/>

3 INECC. 2024. Inventario Nacional de Emisiones de Gases y Compuestos de Efecto Invernadero. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/1018303/INEGYCEI_Dif_250725.pdf

4 INSST. 2023. EMISIONES DE MOTORES DIÉSEL DOCUMENTACIÓN TOXICOLÓGICA PARA EL VLA ESTABLECIMIENTO DEL LÍMITE DE EXPOSICIÓN PROFESIONAL DE LAS EMISIONES DE MOTORES DIÉSEL. Disponible en: <https://www.insst.es/documents/94886/6645067/DLEP+148++A%C3%B1o+2023.pdf/717843f8-8433-0bcf-2521-451f1a97ebc2?version=1.0&t=1702976918120#:~:text=Los%20componentes%20principales%20de%20la,total%20de%20las%20emisiones%20di%C3%A9sel.>

5 INECC. 2019. Estado de la Calidad del Aire en México. Disponible en: <https://sinaica.inecc.gob.mx/archivo/informes/Informe2019.pdf>

6 J. Mar. Ciencias. Ing. 2021. Emisiones atmosféricas en puertos por tráfico marítimo en México <https://doi.org/10.3390/jmse9111186>

7 Carlos Andretich. Solución de Urea, tecnología. Disponible en: <https://carlosandretich.com/solucion-de-urea-y-la-tecnologia-scr/>

8 DITRUCKS. Disponible en: <https://ditrucks.com.mx/es-posible-anular-el-adblue-en-mexico/>

9 Anexo VI del Convenio MARPOL – Prevención de la contaminación atmosférica por los buques. Disponible en la Web: <https://www.imo.org>

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

Diputada Alejandra Chedraui Peralta (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE SOLICITA DE MANERA RESPETUOSA A LA SEMARNAT A PROMOVER ACCIONES QUE PERMITAN COMBATIR LA PROPAGACIÓN DE ESPECIES INVASORAS Y ASÍ MITIGAR LOS EFECTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO, A CARGO DE LA DIPUTADA ALEJANDRA CHEDRAUI PERALTA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

Quien suscribe, Alejandra Chedraui Peralta, diputada del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 6, numeral 1, fracción I; 62, numeral 3; 79, numeral 1, fracción II, y demás aplicables del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía proposición con punto de acuerdo al tenor de las siguientes

Consideraciones

Las especies exóticas invasoras (EEI) son animales, plantas u otros organismos que se introducen en luga-

res fuera de su área de distribución natural, lo que afecta negativamente a la biodiversidad nativa y, en algunos casos, a los servicios ecosistémicos o al bienestar humano.¹

Las EEI son una de las mayores causas de pérdida de biodiversidad y extinción de especies, y también representan una amenaza global para la seguridad alimentaria y los medios de vida, estas se ven agravadas por el cambio climático, que facilita el establecimiento y la propagación de muchas especies exóticas y crea nuevas oportunidades para que se vuelvan invasoras.

Asimismo, reducen la resiliencia de los hábitats naturales, los sistemas agrícolas y las áreas urbanas al cambio climático. Por el contrario, el cambio climático reduce la resiliencia de los hábitats a las invasiones biológicas. Por lo que es imperante que las EEI se incorporen en las políticas sobre cambio climático. Esto incluye medidas de bioseguridad para prevenir la introducción de EEI en nuevas regiones y medidas de respuesta rápida para monitorear y erradicar las especies exóticas que puedan volverse invasoras.

La problemática radica en que una especie exótica es un animal, planta u otro organismo que es introducido por los seres humanos, ya sea intencional o no, en lugares fuera de su área de distribución natural.

La globalización ha incrementado la circulación de personas y mercancías por todo el mundo, lo que ha provocado un aumento en el número de especies introducidas en zonas fuera de su hábitat natural. Algunas especies exóticas, clasificadas como “invasoras”, se establecen y afectan negativamente la biodiversidad y los ecosistemas nativos, y en algunos casos, las contribuciones de la naturaleza a las personas y a la calidad de vida.

Un estudio de 2017 reveló que más de un tercio de todas las introducciones de los últimos 200 años se produjeron después de 1970, y el ritmo de nuevas introducciones no muestra signos de desaceleración. De hecho, un estudio de 2020 predice que, en un escenario de continuidad, el número de especies exóticas establecidas aumentará 36 por ciento hasta 2050. Las predicciones actuales sugieren que la situación será peor a medida que el cambio climático y el cambio en el uso del suelo y el mar se agraven.² A continuación, se presentan ejemplos de EEI:

- El **jacinto de agua** (*Eichhornia crassipes*) forma una densa cubierta en la superficie de los cuerpos de agua dulce. Se sabe que sus poblaciones se duplican en tan sólo 12 días, bloqueando las vías fluviales, limitando el tráfico de embarcaciones y afectando la pesca y el comercio. En el lago Victoria, en África oriental, puede crecer hasta alcanzar tales densidades que los barcos no pueden salir de los muelles.

- **Las ratas** se asocian con frecuencia con disminuciones catastróficas de aves en las islas y transmiten la bacteria de la peste a través de pulgas en ciertas áreas del mundo.

- La **hormiga argentina** (*Linepithema humile*) es la mayor amenaza para la supervivencia de varios artrópodos hawaianos endémicos, incluidos insectos y crustáceos. Desplaza a las especies nativas de hormigas, algunas de las cuales pueden ser importantes dispersores de semillas o polinizadores de plantas, lo que lleva a la alteración de los ecosistemas nativos.

- El **escarabajo barrenador esmeralda del fresno** (*Agrilus planipennis*) está diezmando algunas de las especies de fresnos más prominentes en América del norte. Tiene el potencial de destruir más de ocho mil millones de fresnos.

Las interacciones entre los factores que impulsan el cambio ambiental, incluido el cambio climático, exacerbando y agravan el problema. Los fenómenos climáticos extremos, como huracanes, inundaciones y sequías, pueden transportar EEI a nuevas zonas y aumentar su propagación al reducir la resistencia de los hábitats a las invasiones biológicas.

El cambio climático también está abriendo nuevas vías de introducción de EEI. Por ejemplo, la aparición de rutas marítimas en el Ártico, debido al derretimiento de los casquetes polares, reducirá considerablemente el tiempo que tardan los barcos en viajar de Asia a Europa, lo que aumenta el riesgo de que las especies exóticas sobrevivan al viaje.

Muchas EEI tienen la capacidad de expandirse rápidamente a latitudes y altitudes más altas a medida que el clima se calienta, superando a las especies nativas. Las especies exóticas introducidas regularmente por los humanos, pero que hasta ahora no han logrado esta-

blecerse, podrían lograrlo gracias al cambio climático, que crea condiciones más favorables para algunas de ellas.

Algunos hábitats, como los bosques templados y los sistemas de agua dulce que actualmente tienen barreras térmicas que limitan el establecimiento de especies exóticas invasoras, se volverán más adecuados para las especies exóticas a medida que el clima cambie.

El aumento del número y la propagación de EEI tendrá importantes y diversos impactos sociales y ambientales. Las especies exóticas invasoras representan una grave amenaza para la seguridad alimentaria y los medios de vida mundiales.

Las personas con mayor dependencia directa de la naturaleza podrían verse afectadas de forma desproporcionada por las EEI. Los países en desarrollo con altos niveles de agricultura de subsistencia y de pequeña escala son muy vulnerables debido a su falta de capacidad para prevenir y gestionar las invasiones biológicas.

Las EEI reducen la resiliencia de los hábitats naturales, haciéndolos más vulnerables a los impactos del cambio climático. Por ejemplo, algunos pastos y árboles que se han convertido en EEI pueden alterar significativamente los regímenes de incendios, especialmente en zonas que se están volviendo más cálidas y secas. Esto aumenta la frecuencia y la gravedad de los incendios forestales y pone en riesgo los hábitats, las zonas urbanas y la vida humana. Las EEI también pueden afectar los sistemas agrícolas al reducir la salud de los cultivos y los animales.

Se estima que los costos económicos de las EEI y su gestión ascienden a 423 mil millones de dólares anuales. De estos costos, que representan una subestimación considerable debido a las dificultades de acceso a la información, 92 por ciento se asocia a los impactos de las EEI y sólo 8 por ciento a su gestión.

Las especies exóticas invasoras se encuentran entre las principales causas de la pérdida de biodiversidad y la extinción de especies en todo el mundo. De hecho, las EEI son responsables, ya sea de forma exclusiva o como factor contribuyente, de 60 por ciento de todas las extinciones globales. La mayoría de las extinciones globales conocidas (90 por ciento) cuyas principales

causas son las especies exóticas invasoras se han registrado en islas.

Es importante mencionar que los impactos de las EEI se ven amplificados y agravados por el cambio climático. Las respuestas políticas que aborden tanto las invasiones biológicas como el cambio climático son cruciales.

Las políticas sobre cambio climático pueden incorporar las EEI mediante la prevención y el control de las mismas, y garantizando que las medidas para abordar el cambio climático no aumenten su amenaza.

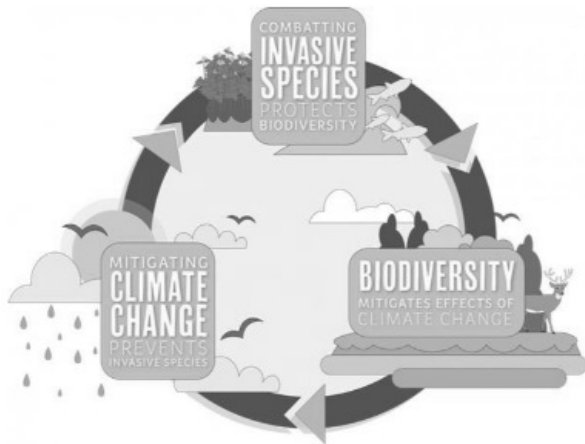
La prevención es el enfoque más eficaz para mitigar el impacto de las especies exóticas invasoras. La gestión de las vías de introducción de EEI, incluyendo la estricta aplicación de la cuarentena prefronteriza, los controles de importación y la bioseguridad fronteriza, es fundamental para frenar la llegada y el establecimiento de EEI a nivel mundial.

Los ecosistemas insulares son particularmente vulnerables al cambio climático y a las EEI. Las medidas para prevenir la introducción y el establecimiento de EEI en las islas y otros ecosistemas vulnerables incluyen una bioseguridad eficaz para gestionar las vías prioritarias de introducción, con el apoyo de la alerta temprana y la erradicación rápida para combatir las especies exóticas antes de que se conviertan en invasoras. La colaboración transfronteriza y la cooperación internacional entre sectores son fundamentales.

Las especies invasoras y el cambio climático son dos de las principales amenazas para la estructura, función e integridad de los ecosistemas.

Especies invasoras en un clima cambiante





Los efectos del cambio climático sobre las especies invasoras pueden incluir³:

Los fenómenos climáticos extremos más frecuentes (como inundaciones y sequías) estresan a las especies nativas y crean oportunidades para el movimiento de especies invasoras.

El derretimiento del hielo marino abre nuevas rutas de navegación y vías para la propagación de especies invasoras.

El cambio climático puede afectar **los ciclos de vida de las especies** y su capacidad de propagarse a nuevas áreas.

El aumento de dióxido de carbono (CO₂) en la atmósfera conduce a una mayor absorción de CO₂ en las plantas, lo que puede aumentar la resistencia a los herbicidas.

Los cambios en el clima (incluida la temperatura, la humedad y las precipitaciones) pueden crear condiciones favorables para una mayor propagación de especies invasoras.

A pesar de que es prácticamente imposible detener completamente los efectos del cambio climático o erradicar todas las especies invasoras, sí es posible aminorar otras amenazas, como la contaminación, la salinización, el sobrepastoreo y la sobreexplotación, entre otras. Es fundamental llevar a cabo estas acciones para mantener los ecosistemas saludables, lo cual se ha reconocido como una de las mejores prácticas para resistir las invasiones biológicas.

Derivado de lo anteriormente descrito, es que se requiere la atención del tema en las políticas de cambio climático, lo cual ayudará a prevenir la introducción y propagación de especies invasoras.

Debemos tomar en cuenta que la propagación de especies invasoras debilita los ecosistemas y los hace más vulnerables a los efectos del cambio climático. Al prevenir la propagación de especies invasoras, también protegemos nuestro entorno natural de los efectos del cambio climático.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a consideración del pleno de esta honorable asamblea la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Único. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, solicita de manera respetuosa a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales que promueva acciones para combatir la propagación de especies invasoras y así mitigar los efectos del cambio climático.

Notas

1 La UICN (Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza) es una unión de organizaciones gubernamentales y de la sociedad civil. Juntos, trabajamos para promover el desarrollo sostenible y crear un mundo justo que valore y conserve la naturaleza. Especies Exóticas Invasoras y Cambio Climático. Marzo 2025. Disponible en: <https://iucn.org/sites/default/files/2025-03/invasive-alien-species-and-climate-change-feb.-2025-update.pdf>

2 Plataforma Intergubernamental Científico-Normativa sobre Diversidad Biológica y Servicios de los Ecosistemas (IPBES). 2023. Disponible en: https://files.ipbes.net/ipbes-web-prod-public-f i l e s / 2 0 2 3 - 06/20230623%20Invasive%20Alien%20Species%20Primer%20_ES%20Final.pdf

3 Centro de Especies Invasoras. Cambio Climático. Disponible en: <https://www.invasivespeciescentre.ca/invasive-species/what-is-at-risk/climate-change/>

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

Diputada Alejandra Chedraui Peralta (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE SOLICITA DE MANERA RESPETUOSA A LA ASEA Y A PEMEX, PARA QUE, EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES, HAGA PÚBLICO EL INFORME DE RESULTADOS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA PARA LA PREVENCIÓN Y EL CONTROL INTEGRAL DE LAS EMISIONES DE METANO EN EL SECTOR HIDROCARBUROS, A CARGO DE LA DIPUTADA ALEJANDRA CHEDRAUI PERALTA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

Quien suscribe, Alejandra Chedraui Peralta, diputada integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos; 6, numeral 1, fracción I; 62, numeral 3; 79, numeral 1, fracción II, y numeral 2, fracción II, y demás aplicables del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración de esta soberanía, proposición con punto de acuerdo, al tenor de las siguientes

Consideraciones

Uno de los principales gases de efecto invernadero (GEI), es el Metano (CH_4), un gas incoloro que constituye el principal componente del gas natural, característico por tener un efecto invernadero más potente que el dióxido de Carbono (CO_2)¹. Según cifras de la asociación de Coalición por el Clima y el Aire Limpio (CCAC), el gas tiene un impacto de calentamiento 86 veces más fuerte por unidad de masa durante un periodo de 20 años.

El metano (CH_4) es el segundo gas efecto invernadero (GEI) antropogénico más abundante y es el componente principal del gas natural. Su duración en la atmósfera es de aproximadamente 12 años, sin embargo, su potencial de calentamiento global es de 28 veces más que el del dióxido de carbono (CO_2).

Alrededor de 40 por ciento de las emisiones de CH_4 provienen de fuentes naturales como humedales, termitas, volcanes, permafrost, entre otros. Mientras que el otro 60 por ciento proviene de fuentes antropogénicas como la agricultura, ganadería, extracción de petróleo y gas.

México a lo largo de los años ha adquirido compromisos en materia de cambio climático. Es parte de la Iniciativa Global de Metano (GMI), iniciada en 2004, una asociación voluntaria y multilateral que busca re-

ducir las emisiones de CH⁴ a nivel mundial y promover la disminución, recuperación y uso del metano como fuente importante de energía limpia.

Durante la COP 26, México se unió al Compromiso Global de Metano, con el objetivo de reducir las emisiones globales de metano antropogénico en 2030 en 30 por ciento por debajo de los niveles registrados en 2020. Aunado a esto, durante la COP 27, México se comprometió a reducir sus emisiones de GEI en un 35 por ciento a 2030.²



Fuente: <https://www.obmem.mx/mx-ch4>

El metano se encuentra, tanto en fuentes naturales como en actividades humanas. De manera natural existe en humedales, termitas, volcanes, permafrost, etcétera. Mientras que en actividades antropogénicas está presente en sectores de energía e industria, como lo son los sistemas de gas natural y de petróleo. En estos sistemas el gas puede emitirse a la atmósfera durante la producción, el procesamiento, almacenamiento, transmisión y distribución de estos dos combustibles fósiles.

Otro sector importante es el agropecuario, en el que se contemplan las emisiones que existen cuando se maneja o almacena el estiércol de los animales en lagunas o tanques de retención. El sector de residuos y empresas es otro grupo con emisiones significativas de metano, lo podemos encontrar en los rellenos sanitarios cuando se descomponen los residuos y también en el tratamiento de aguas residuales.³

Las emisiones globales anuales de metano rondan los 580 millones de toneladas métricas (Mt), con 60 por

ciento proveniente de actividades humanas y 40 por ciento de fuentes naturales. Tan sólo en 2023 la concentración atmosférica global del gas metano fue de mil 992 partes por billón (ppb).⁴

En consecuencia, es imperativo mencionar los impactos que tiene sobre el clima, el medio ambiente y la salud humana. Dado que el dióxido de carbono tiene una vida útil prolongada en la atmósfera, los resultados de la acción tardarán más en materializarse. El metano al ser un contaminante climático de vida corta (CCVC) puede amortiguar la tasa de calentamiento y limitar los bucles de retroalimentación climáticos peligrosos, como el derretimiento de los casquetes polares y el aumento del nivel del mar. Visto de esta manera es prioridad reducir sus emisiones.⁵

Además, el metano es un gas precursor clave del ozono troposférico. Si bien el metano no causa daño directo a la salud humana o la producción de cultivos, el ozono es responsable de aproximadamente 1 millón de muertes respiratorias prematuras globalmente. A nivel mundial, el aumento de las emisiones de metano es responsable de la mitad del aumento de los niveles de ozono troposférico.

De igual forma, la contribución a la producción de ozono troposférico impacta en la agricultura a través del aumento de las temperaturas atmosféricas, con pérdidas de cultivos básicos de hasta 15 por ciento anual.⁶

Según la evaluación Global de Metano de 2021, el gas impacta de manera económica en la pérdida anual de aproximadamente 400 millones de horas de trabajo a nivel mundial debido al calor extremo. Sin embargo, la mayoría de los controles de reducción de metano identificados cuestan menos que los beneficios sociales, estimados en 4 mil 300 por tonelada de metano.

Distintos países han logrado avances significativos en el manejo del metano gracias a la elaboración de distintas políticas y estrategias.

En América, varios países han adoptado estrategias claras para reducir sus emisiones de metano, especialmente en los sectores de petróleo, gas y residuos. Estados Unidos ha implantado normas estrictas que buscan reducir en 87 por ciento las emisiones de metano del sector de petróleo y gas para 2030, en comparación

con los niveles de 2005. Además, han creado un programa específico para responder a las emisiones de “superemisores”.

Canadá, por su parte, propuso un reglamento para reducir al menos 75 por ciento de las emisiones de metano del mismo sector, pero respecto a 2012.

En Sudamérica, Colombia fue pionera al convertirse en el primer país del continente en regular el metano en petróleo y gas. Brasil también ha avanzado en este sector con directrices claras y regulaciones previstas para 2025. En el ámbito de residuos, Chile ha implementado el programa Reciclo Orgánicos y su Estrategia Nacional de Residuos Orgánicos, que busca disminuir significativamente las emisiones de metano.⁷

En África, Nigeria lidera los esfuerzos al ser el primer país del continente en regular las emisiones de metano en el sector de hidrocarburos, destacando su Programa de Comercialización de Quema de Gas. Egipto, por su parte, está desarrollando una hoja de ruta para aplicar regulaciones antes de 2024 en este mismo sector. Costa de Marfil ha incorporado la reducción de metano dentro de sus planes de acción nacionales sobre contaminantes climáticos de vida corta.

En Europa, la Unión Europea ha adoptado una legislación que regula las emisiones de metano en los sectores de petróleo, gas y carbón, incluyendo monitoreo obligatorio y estándares de importación para 2030. El Reino Unido se ha comprometido a eliminar los residuos biodegradables de los vertederos a partir de 2028, como parte de su estrategia para reducir el metano en el sector de residuos. Países como Suecia, Noruega, los Países Bajos y Finlandia ya han publicado planes nacionales que incluyen medidas concretas para mitigar emisiones de metano.⁸

En Asia, las estrategias de mitigación del metano también se están consolidando. Vietnam estableció como meta reducir en 30 por ciento sus emisiones de metano para 2030, acompañado de un conjunto amplio de políticas. Malasia, a través de su empresa nacional Petronas, anunció un compromiso para reducir en 50 por ciento las emisiones de metano para 2025 y participa en la Iniciativa OGMP 2.0. (Oil and Gas Methane Partnership 2.0.).

Kazajistán colabora con Estados Unidos en el desarrollo de estándares nacionales para eliminar la ventilación no emergente de metano y exigir detección y reparación de fugas en el sector energético. Por su parte, Turkmenistán se adhirió al Compromiso Global sobre el Metano y está desarrollando estrategias específicas para el sector energético.

En Oceanía, Australia participa activamente en el Compromiso Global sobre el Metano y trabaja en estrategias de reducción en los sectores de agricultura, residuos y energía. Nueva Zelanda ha implementado políticas enfocadas en el sector agrícola, que incluyen incentivos para prácticas sostenibles y tecnologías que reducen las emisiones de metano entérico.⁹

En México los impactos derivados por el cambio climático como el aumento de fenómenos meteorológicos, cambios en la estacionalidad y la recurrencia de enfermedades se ven reflejados en la postura y opinión que tiene la población mexicana, según una encuesta de Centro Mexicano de Derecho Ambiental (Cemda), donde casi 3 de cada 4 personas en México respaldan medidas para reducir la contaminación por metano.

Por consiguiente, el país tiene varios compromisos a nivel mundial para la mitigación del gas metano como el Compromiso Global sobre el Metano, de la COP 26, con el objetivo de reducir las emisiones globales de metano antropogénico en 30 por ciento para 2030 respecto a los niveles de 2020. Además, en la COP 27, se comprometió a reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero en 35 por ciento para el mismo año. Simultáneamente se contempla.

En México el metano es el segundo Gas de efecto invernadero con 21 por ciento de las emisiones totales. Los principales sectores que emiten el gas son el sector de hidrocarburos, el sector agropecuario y el sector de residuos.¹⁰

En concordancia con lo anterior una gran parte de las emisiones del sector del petróleo y gas natural provienen de fugas, la cual es una categoría amplia que incluye el gas que se libera a causa de un sello que no funciona correctamente, a través de una grieta o superficie corroída en un recipiente, además de otras operaciones incorrectas y “errores” como válvulas y escotillas que se dejan abiertas, quemadores que se apagan y otros problemas en sitio que generan emisiones.¹¹

Asimismo, las emisiones de metano provenientes del sector hidrocarburos suelen ser el resultado de fugas y liberaciones durante los procesos de producción, procesamiento, transporte y almacenamiento de gas y petróleo. Controlar estas emisiones es crucial para combatir el cambio climático y mejorar la eficiencia en la operación de las instalaciones, dado que el metano es también un componente principal del gas natural, cuyo desperdicio representa pérdidas económicas.

A nivel mundial, las fugas de metano en la industria de hidrocarburos (incluyendo extracción, transporte, y procesamiento de gas y petróleo) son responsables de aproximadamente 30-40 por ciento de las emisiones globales de metano derivadas de la actividad humana.¹²

Para prevenir tales riesgos, la Agencia de Seguridad, Energía y Ambiente presentó en 2018, los lineamientos para la Prevención y el Control Integral de las Emisiones de Metano del Sector Hidrocarburos para minimizar los efectos adversos que genera en la atmósfera este contaminante de vida corta. Sin embargo, la contabilización de las fugas de metano en este sector es un desafío importante debido a la magnitud y la naturaleza dispersa de estas fugas.

En este sentido es necesario que las autoridades correspondientes informen la efectividad del Programa para la Prevención y Control Integral de las Emisiones de Metano en el Sector Hidrocarburos, cuyo objetivo es la reducción de las emisiones de metano.

Punto de Acuerdo

Único. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión solicita de manera respetuosa a la Agencia de Seguridad, Energía y Ambiente, y a Petróleos Mexicanos para que en el ámbito de sus atribuciones hagan público el informe de resultados de la implementación del Programa para la Prevención y el Control Integral de las Emisiones de Metano en el Sector Hidrocarburos.

Notas

1 Cemda. Gas metano. Disponible en: <https://cemda.org.mx/gas-metano/>

2 Programa para la Prevención y el Control Integral de las Emisiones de Metano del Sector Hidrocarburos (PPCIEM). Asociación

Nacional de la Industria Química. Mayo. Disponible en: <https://aniq.org.mx/webpublico/Notas/Nota.asp?id=958>

3 EPA. Emisiones de metano. Disponible en: <https://espanol.epa.gov/la-energia-y-el-medioambiente/emisiones-de-metano#:~:text=Numerosas%20fuentes%20naturales%20ambi%C3%A9n%20emiten,de%20Indicadores%20del%20Cambio%20Clim%C3%A1tico.>

4 IEA. Comprender las emisiones de metano. 2024. Disponible en: <https://www.iea.org/reports/global-methane-tracker-2024/understanding-methane-emissions>

5 CCAC. Metano. Disponible en: <https://www.ccacoalition.org/es/short-lived-climate-pollutants/methane>

6 UNEP. Protección climática a corto plazo y beneficios de aire limpio: acciones para controlar los forzadores climáticos de corta duración. 2011. Disponible en: <https://www.ccacoalition.org/es/resources/near-term-climate-protection-and-clean-air-benefits-actions-controlling-short-lived-climate-forcers>

7 CCAC. Lo más destacado de 2023 Global Methane Pledge Ministerial. 2023. Disponible en: https://www.ccacoalition.org/es/news/highlights-2023-global-methane-pledge-ministerial?utm_source

8 CATF. Los líderes mundiales dan un impulso al metano en la reunión ministerial de la COP27, copatrocinada por CATF. 2022. Disponible en: https://www.catf.us/es/2022/11/world-leaders-show-momentum-on-methane-at-cop27-ministerial-co-hosted-by-catf/?utm_source

9 CCAC. Ficha informativa: 2024 Global Methane Pledge Ministerial. 2024. Disponible en: https://www.ccacoalition.org/es/news/factsheet-2024-global-methane-pledge-ministerial?utm_source

10 Gobierno de México. Inventario Nacional de Emisiones de Gases y Compuestos de Efecto Invernadero. 2018. Disponible en: <https://www.gob.mx/inecc/acciones-y-programas/inventario-nacional-de-emisiones-de-gases-y-compuestos-de-efecto-invernadero>

11 CATF. Programa de Mitigación de Metano del Sector Petróleo y Gas. Disponible en: <https://www.catf.us/es/programa-mitigacion/#:~:text=Un%20enfoco%20adicional%20o%20alternativo,r egreso%20al%20sistema%20de%20recolecti%C3%B3n>

12 Iniciativa Global de Metano. Metano de los Sistemas de Petróleo y Gas: Reducción de las Emisiones, Avance de la Recuperación y Utilización. 2011. Disponible en: https://www.globalmethane.org/documents/oil-gas_fs_spa.pdf

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

Diputada Alejandra Chedraui Peralta (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE SOLICITA RESPETUOSAMENTE A LA CONAGUA, A LA SEMARNAT, AL GOBIERNO DEL ESTADO DE CHIAPAS Y AL HONORABLE AYUNTAMIENTO DE SAN CRISTÓBAL DE LAS CASAS, A IMPLEMENTAR UN PLAN INTEGRAL DE ATENCIÓN DE EMERGENCIAS, RECONSTRUCCIÓN Y MITIGACIÓN DE RIESGOS ANTE LOS DAÑOS CAUSADOS POR LAS RECIENTES INUNDACIONES, A CARGO DEL DIPUTADO EMILIO RAMÓN RAMÍREZ GUZMÁN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El que suscribe, Emilio Ramón Ramírez Guzmán, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I, y 79, numeral 1, fracción II, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta asamblea proposición con punto de acuerdo por el que se solicita respetuosamente a la Comisión Nacional del Agua, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, el gobierno de Chiapas y el ayuntamiento de San Cristóbal de las Casas que establezcan un plan integral de atención de emergencias, reconstrucción y mitigación de riesgos ante los daños causados por las recientes inundaciones, al tenor de las siguientes

Consideraciones

San Cristóbal de las Casas, motor fundamental de Chiapas, reconocida como la **capital cultural de**

Chiapas por su valor histórico, cultural y turístico a escala nacional e internacional, cuyo valor reside en su profundo carácter multicultural e histórico, siendo un punto de encuentro donde convergen las tradiciones coloniales y las ancestrales culturas indígenas tsotsil y tseltal de la región de Los Altos, recientemente es víctima de intensas lluvias que han derivado en graves inundaciones, afectando severamente a la población, la infraestructura urbana, el patrimonio histórico y la economía local.

Tales fenómenos hidrometeorológicos han provocado un desastre que ha dejado graves pérdidas materiales significativas en viviendas de los pobladores, comercios, así como puestos ambulantes (incluyendo a vendedores tradicionales de la zona), así como afectaciones a fachadas históricas de iglesias y otras construcciones con la emblemática arquitectura que lo caracteriza y la paralización de la actividad turística, lo cual es un pilar fundamental de la economía municipal.

De acuerdo con diversos reportes y voces ciudadanas, el actual estado de desastre no es únicamente atribuible a la fuerza de la naturaleza, sino a la falta de planeación, atención administrativa y algunos factores subyacentes tales como

- La urbanización desordenada, que han alterado los sistemas naturales de absorción y drenaje del agua.
- El desazolve preventivo de ríos y canales antes de la temporada de lluvias.
- La tala inmoderada de los cerros circundantes.



San Cristóbal de las Casas, bajo el agua.¹

La suma de dichos factores presentes en la actual temporada de lluvias agrava los escurrimientos y desbordamientos que afecta la emblemática arquitectura impactando principalmente en las fuentes de trabajo de las personas, la vida cotidiana que se traduce en un riesgo de seguridad latente para los pobladores.

Como orgulloso legislador representante del Estado de Chiapas, tengo la responsabilidad de hacer visibles las voces de nuestros pueblos para enaltecerlo, pero también para levantar la mano a favor de los problemas actuales que los aquejan.

Por lo expuesto someto a consideración de esta asamblea el siguiente

Punto de Acuerdo

Único. La Cámara de Diputados del Congreso de la Unión solicita respetuosamente a la Comisión Nacional del Agua, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, el gobierno de Chiapas y el ayuntamiento de San Cristóbal de las Casas que establezcan un plan integral de atención de emergencias, reconstrucción y mitigación de riesgos ante los daños causados por las recientes inundaciones.

Nota

1 <https://noticiasdechiapas.com.mx/san-cristobal-de-las-casas-bajo-el-agua-y-el-abandono/>

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

Diputado Emilio Ramón Ramírez Guzmán (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE SOLICITA RESPETUOSAMENTE A LA SICT A INSTRUMENTAR LAS ACCIONES NECESARIAS PARA LA INDEMNIZACIÓN A LA COMUNIDAD INDÍGENA DE MEZQUITAN, MUNICIPIO DE ZAPOPAN, JALISCO, POR LA OCUPACIÓN DE 26-93-22.80 HECTÁREAS DE SUS TIERRAS PARA LA CONSTRUCCIÓN Y AMPLIACIÓN DE LA CARRETERA GUADALAJARA-SALTILLO, A CARGO DEL DIPUTADO ALBERTO MALDONADO CHAVARÍN Y DIVERSAS DIPUTADAS Y DIPUTADOS DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

Los suscritos, diputadas y diputados integrantes del Grupo Parlamentario de Morena por Jalisco de la LXVI Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 6, numeral 1, fracción I y 79, numeral 2, fracción II y demás aplicables del Reglamento de la Cámara de Diputados, someten a la consideración de esta honorable asamblea, la proposición con punto de acuerdo, al tenor de las siguientes:

Consideraciones

Primera. En 2004, la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes (STC), hoy Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), celebró un convenio con la comunidad indígena de Mezquitán del municipio de Zapopan, Jalisco, para ocupar 26-93-22.80 hectáreas de sus tierras, con el propósito de construir y ampliar la carretera Guadalajara-Salttillo. En dicho convenio se estableció el compromiso, con la entonces STC, de cubrir en cierto plazo la indemnización a la comunidad indígena.

Segunda. Ante el incumplimiento del citado convenio por parte de la SCT, hoy la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, dio lugar al Juicio Agrario 222/2017/ ante el Tribunal Agrario 16 y al Recurso de Revisión 125/2022-16 promovidos por la Comunidad Indígena de Mezquitán, para exigir el pago correspondiente por las hectáreas ocupadas. Al respecto, los Tribunales emitieron Sentencias a favor de la Comunidad indígena, ordenando la indemnización correspondiente con base en el avalúo que realice el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales, Indaabin, sentencias que quedaron firmes y sólo quedaron pendientes de su cumplimiento del pago por parte de la Secretaría.

Tercera. En 2021, el Tribunal Unitario Agrario del Distrito 16, emitió sentencia, en la que declaró procedentes las reclamaciones y prestaciones por concepto de indemnización a la comunidad indígena por parte de la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por ocupar 26-93-22.80 hectáreas de sus tierras para la construcción y ampliación de la carretera Guadalajara-Salttillo.

Cuarta. El 10 de julio de 2025, el Comisariado de Bienes Comunales de la comunidad indígena de Mezquitán sostuvo una reunión en las oficinas del Centro Jalisco de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, situadas en Guadalajara, a efecto de que les informarán sobre los avances en el cumplimiento de la sentencia del Tribunal Agrario y el trámite del evaluó por parte del Indaabin.

Quinta. El 13 de agosto de 2025, el Comisariado de Bienes Comunales de la Comunidad Indígena de Mezquitán sostuvo una nueva reunión en las oficinas del Centro Jalisco de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, en la que les informaron la respuesta del Indaabin, sobre el monto correspondiente de 650 mil pesos (seiscientos cincuenta mil pesos, 00/100 moneda nacional), que debe cubrir la Secretaría, por concepto de la elaboración del avalúo, en cumplimiento de la sentencia en plazo de 60 días. Sin embargo, los funcionarios de la dependencia consideraron que era un monto muy alto y que, por lo tanto, tendrían que realizar las gestiones necesarias ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, quien deberá autorizar la disponibilidad de recursos para cubrir el costo del evaluó.

Asimismo, dentro de la reunión se les informó que existe la posibilidad de hacer un Convenio para el cumplimiento de la sentencia, por lo que les propusieron una reunión en el mes de septiembre del año en curso, con la presencia del Coordinador de los Centros de la SICT. Además, se hizo el señalamiento de manera insistente en que debe considerarse los plazos para para el cumplimiento de dicha sentencia.

Sexta. El 3 de septiembre del 2025, un día antes de que se venciera el plazo a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, respecto al Segundo requerimiento que le hizo este H. Tribunal Unitario Agrario; la comunidad indígena de Mezquitán recibió dos oficios, uno por parte de la Ing. Juana Pé-

rez Mérida, Directora General de Avalúos y Obras del Indaabin, fechado el día 25 de Agosto, a través del cual informa que "...de conformidad con el acuerdo emitido el día 04 de Agosto del 2025, por parte de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, con motivo del cierre presupuestal del presente año, el sistema de avalúos de Indaabin ha cerrado sus actividades a partir del día 15 de agosto del 2025, y con ello, la captura de solicitudes de avalúos, permaneciendo cerrado hasta en tanto se cuente con autorización para su apertura..."

Finalizando en su oficio, con la afirmación de que consecuentemente "...se han cancelado, todas las solicitudes que no fueron pagadas antes del 15 de agosto del 2025, entre ellas las del presente caso..." Agrega señalando que "...la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes deberá capturar nuevamente la solicitud.

El otro oficio, fechado el 26 de agosto y signado por la Dirección General de Asuntos Jurídicos del Centro Jalisco de la SICT, en el cual señala que no es posible celebrar un convenio con la comunidad, sin que se haya emitido el avalúo previo por parte de Indaabin y en el que señala que deberán de estar a la espera de ello, lo cual contradice lo que se les comunicó a los representantes de la Comunidad Indígena de Mezquitán, en la reunión que sostuvieron el día 13 de Agosto del 2025, respecto de llevar a cabo la realización de un Convenio de Pagos para el cumplimiento de la sentencia emitida por el Tribunal Agrario.

Septima. El 8 de septiembre de 2025, el Tribunal Agrario emitió Acuerdo en el que requiere a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), para que para que, en el término de 10 días, acredite con documento Idóneo, haber cubierto el costo del avalúo y con el apercibimiento que, de no hacerlo en tiempo y forma, se le impondrá una multa.

A la fecha, no se tiene conocimiento de manera oficial de que Indaabin y la Secretaria de Infraestructura Comunicaciones y Transportes (SICT), hayan cumplido con el requerimiento y que esté elaborándose el avalúo con el fin de cumplir con el pago como lo ordenan las sentencias en los Juicios Agrarios.

Octava. Las diputadas y diputados federales del Grupo Parlamentario de Morena, especialmente quienes

representamos a Jalisco, solicitamos cumplir con las sentencias dictadas por los Tribunales Agrarios, bajo los principios de justicia social y respeto a los pueblos originarios, que son el eje primordial de la cuarta transformación, para que se haga justicia a esa comunidad y se pueda concluir este proceso de indemnización, que por más de 21 años ha quedado pendiente, afectando la dignidad, el patrimonio y los derechos de la Comunidad Indígena de Mezquitán.

Por lo anterior expuesto, sometemos a la consideración de esta Asamblea el siguiente:

Punto de Acuerdo

Único. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión solicita respetuosamente a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, se instrumenten las acciones necesarias para el cumplimiento de las sentencias de los juicios agrario y amparo, a fin de garantizar las indemnizaciones a favor de la comunidad indígena de Mezquitán, Municipio de Zapopan, Jalisco, por la ocupación de 26-93-22.80 hectáreas de sus tierras para la construcción y ampliación de la carretera Guadalajara-Salttillo, evitando con ello, mayor afectación a su patrimonio y a sus derechos colectivos.

Dado en el salón de sesiones de la Cámara de Diputados, el martes 14 de octubre de 2025.

Diputado Alberto Maldonado Chavarín (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE LE SOLICITA RESPETUOSAMENTE A LA SHCP DEL GOBIERNO FEDERAL A DESTINAR RECURSOS A LOS MUNICIPIOS DE LA SIERRA GORDA Y EL SEMIDESIERTO DE QUERÉTARO, DERIVADO DE LAS LLUVIAS DEL PASADO 8 Y 9 DE OCTUBRE, A CARGO DEL DIPUTADO LUIS HUMBERTO FERNÁNDEZ FUENTES, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, diputado Luis Humberto Fernández Fuentes, del Grupo Parlamentario de Morena del honorable Congreso de la Unión de la LXVI Legislatura, con fundamento en los artículos 6, numeral I, fracción I, y 79, numeral 1, fracción II y numeral 2 del Reglamento de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, somete a consideración de esta soberanía la proposición con punto de acuerdo, por el que se le solicita respetuosamente a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público del gobierno federal a destinar recursos a los municipios de la Sierra Gorda y el semidesierto de Querétaro, derivado de las lluvias de los pasados 8 y 9 de octubre, misma que tiene sustento con las siguientes

Consideraciones

Durante los últimos días se han registrado fuertes lluvias en la Sierra Gorda de Querétaro, las cuales han provocado derrumbes, deslaves, desbordamientos de ríos y arroyos, inundaciones, cierres de carreteras, evacuaciones y daños estructurales.

Los municipios que han sido afectados son Jalpan de Serra, Pinal de Amoles, Landa de Matamoros, Tolimán, Arroyo Seco, Peñamiller y San Joaquín. Esto ha provocado que decenas de familias fueran desalojadas y trasladadas a albergues debido al riesgo de deslaves e inundaciones.

Lamentablemente, se reportó el fallecimiento de un menor de edad en la comunidad Agua Fría de Gudiño, en Pinal de Amoles, a causa de un deslave.

La infraestructura también ha sufrido daños importantes: se registraron cierres en tramos carreteros federales, y derrumbes en rutas que conectan comunidades como Ahuacatlán, Santa Águeda y San Pedro Escanela. Además, el desbordamiento de la presa de Jalpan causó inundaciones y el arrastre de un puente peatonal.

Ante la emergencia, se activó el Plan DN-III-E, con personal del Ejército, Protección Civil y autoridades estatales trabajando en tareas de evacuación, rescate, limpieza y evaluación de daños. También se enviaron retroexcavadoras y maquinaria pesada, así como apoyos en especie como despensas, cobijas, kits de limpieza y agua potable.

Por motivos de seguridad, se suspendieron clases en varios municipios serranos, entre ellos Jalpan de Serra, Landa de Matamoros, Pinal de Amoles y Arroyo Seco.

Los daños se reportan a más de 140 viviendas afectadas, cinco comunidades incomunicadas, cinco vías de comunicación con afectaciones y 16 deslizamientos de laderas.

La Comisión Federal de Electricidad reportó que más de 4,500 usuarios sufrieron afectaciones con el suministro de luz, sin embargo, ya se encuentra restituido el servicio a un 97 por ciento.

El gobierno del estado de Querétaro ha emitido una declaratoria de emergencia, derivado de las lluvias del pasado 8 y 9 de octubre, en la que establece acciones inmediatas de atención para las zonas afectadas.

Las autoridades de los tres niveles de gobierno mantienen operativos de monitoreo y alerta, debido a que las condiciones meteorológicas indican que podrían continuar las lluvias en los próximos días.

A pesar de que ya existe la coordinación y los mecanismos de respuesta, apoyar a las poblaciones afectadas es la mayor prioridad para el estado. Como ha mencionado la presidenta Claudia Sheinbaum en relación con las lluvias que han afectado a Querétaro y a otros estados, apenas se atienda la emergencia se iniciarán censos para apoyar a la población.

Ante estas consideraciones, me permito presentar a esta asamblea la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Único. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión solicita respetuosamente a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público del gobierno federal a destinar recursos a los municipios de la Sierra

Gorda y el semidesierto de Querétaro, derivado de las lluvias del pasado 8 y 9 de octubre.

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

Diputado Luis Humberto Fernández Fuentes (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE SOLICITA RESPETUOSAMENTE A DIVERSAS DEPENDENCIAS DEL GOBIERNO FEDERAL Y ESTATAL A ATENDER DE MANERA INMEDIATA A LAS COMUNIDADES AFECTADAS POR LAS INUNDACIONES EN EL NORTE DEL ESTADO DE VERACRUZ, SUSCRITA POR LOS DIPUTADOS LUIS HUMBERTO FERNÁNDEZ FUENTES Y MARÍA DEL ROSARIO GUZMÁN AVILÉS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

Quienes suscriben, diputado Luis Humberto Fernández Fuentes, presidente de la Comisión de Protección Civil y Prevención de Desastres, y diputada María del Rosario Guzmán Avilés, secretaria de la Comisión de Protección Civil y Prevención de Desastres en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados, honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 6, fracción I; y 79, numeral 1, fracción II y numeral 2, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración del pleno de esta soberanía la siguiente proposición con proposición con punto de acuerdo por el que se solicita respetuosamente a diversas dependencias del gobierno federal y estatal a atender de manera inmediata a las comunidades afectadas por las inundaciones en el norte del estado de Veracruz, en términos de las siguientes

Consideraciones

En las últimas horas, diversas comunidades de la zona norte del estado de Veracruz se han visto gravemente afectadas por las inundaciones derivadas de las cre-

cientes de los ríos, provocadas por las lluvias atípicas y fenómenos meteorológicos como la vaguada y depresión tropical 90E, lo que ha causado daños materiales, afectaciones en viviendas, pérdida de cultivos, entre otros.

Dichos eventos, registrados desde el viernes diez de octubre del presente año, han dejado a decenas de municipios en total incomunicación y con severas afectaciones, desde Nautla hasta Pánuco principalmente.

Algunos de los reportes de autoridades locales que han comenzado a difundirse, dan cuenta de que muchas de las comunidades afectadas han entrado en una situación de emergencia, y requieren apoyo inmediato, principalmente en materia de alimentación, servicios de salud, restablecimiento de caminos y refugios temporales.

Ejemplo de ello es Poza Rica, donde varias colonias quedaron completamente sumergidas, con niveles que superan incluso el tamaño de los automóviles, lo que obligó a los pobladores a refugiarse en las zonas altas de sus domicilios. ¹ En esta demarcación, se vivió el desbordamiento del río Cazones, donde se aprecia en foros de redes sociales, múltiples zonas quedaron, literalmente, bajo el agua.

Una de las imágenes más impactantes de la jornada, fue la de la central de autobuses de Poza Rica, donde se observó como los niveles del agua cubrieron por completo las unidades de autotransporte, así como los comercios y residencias en zonas aledañas, que también quedaron sumergidos.

Por su parte, el municipio de Platón Sánchez presentó afectaciones en la red de suministro eléctrico, así como interrupción en la señal telefónica, lo que se conjuntó con los cortes carreteros provocados por las inundaciones, lo que dejó en completa incomunicación a sus habitantes. ²

Estimaciones indican que aproximadamente 700 personas se encuentran en los distintos albergues que se han habilitado en la región, además del lamentable deceso de cuatro veracruzanos, quienes perecieron en los derrumbes, las propias inundaciones o en las manobras de rescate,³ lo que da cuenta de la magnitud de los eventos.

Dichos fenómenos naturales afectaron también a regiones aledañas al estado de Veracruz, principalmente en las zonas de las huastecas de Hidalgo, Puebla y Querétaro, que, englobando las cifras de estas entidades, hasta el último reporte se han contabilizado treinta personas fallecidas y más de 15 mil personas damnificadas. ⁴

Incluso se ha visto que ciudadanos se organizaron para auxiliar a las personas que quedaron atrapadas, como un primer contacto ante la emergencia, que, si bien habla del valor cívico de las y los mexicanos, así como de la resiliencia frente a la furia de la naturaleza, también representa un riesgo importante para las familias.

Al momento, autoridades de la entidad reporta que fueron 55 los municipios afectados, con 16 mil viviendas dañadas; 42 comunidades con acceso limitado; 25 vías de comunicación afectadas; y 51 derrumbes. Además, se han rescatado a 220 personas, y permanecen 19 refugios temporales activos. ⁵

Si bien las autoridades locales han comenzado a realizar labores de auxilio a la población, no es posible soslayar que es deber del Estado Mexicano garantizar la salvaguarda de la vida, integridad y patrimonio de la población frente a desastres naturales de esta envergadura, lo que de igual forma se establece en la norma en la materia, la Ley General de Protección Civil y el Sistema Nacional de Protección Civil.

Así mismo, y ante la magnitud de las afectaciones, es que resulta vital la coordinación entre los tres ámbitos de gobierno para llevar a cabo las acciones inmediatas de auxilio que la sociedad demanda, y es aquí donde el Congreso de la Unión, a través de la Comisión de Protección Civil y Prevención de Desastres, tiene la responsabilidad de exhortar a las autoridades competentes a actuar con oportunidad, eficiencia y sensibilidad frente a este tipo de emergencias.

Por lo antes expuesto, es que se somete a esta Soberanía la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Único. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión solicita respetuosamente a la Coordinación Nacional de Protección Civil, a la Secretaría

de la Defensa Nacional, a la Comisión Nacional del Agua y a las autoridades del gobierno del estado de Veracruz, para que, en el ámbito de sus respectivas competencias, refuercen las acciones de atención, auxilio y recuperación en las comunidades afectadas por las inundaciones registradas en el norte de Veracruz, procurando la seguridad de la población y la restitución de los servicios básicos.

Notas

1 La Jornada (2025), Amanece bajo el agua el norte de Veracruz por lluvias y desborde de ríos; evacuan familias, consultado en: <https://www.jornada.com.mx/noticia/2025/10/10/estados/amanece-bajo-el-agua-el-norte-de-veracruz-por-lluvias-y-desborde-de-rios-evacuan-familias>

2 N+ (2025), Inundaciones dejan incomunicado al municipio de Platón Sánchez, al norte de Veracruz, consultado en: <https://www.nmas.com.mx/veracruz/inundaciones-en-platon-sanchez-veracruz-bloquean-acceso-al-municipio/>

3 Proceso (2025), Ya son 4 muertos por lluvias en Veracruz; buscan crear un puente aéreo a zonas incomunicadas, consultado en: <https://www.proceso.com.mx/nacional/estados/2025/10/11/ya-son-muertos-por-lluvias-en-veracruz-buscan-crear-un-puente-aereo-zonas-incomunicadas-360552.html>

4 Periódico Debate Político Querétaro (2025), Lluvias dejan al menos 30 personas fallecidas y miles de damnificados en las zonas huastecas de Veracruz, Hidalgo, Puebla y Querétaro, consultado en: <https://www.periodicodebatepolitico.com.mx/lluvias-dejan-al-menos-30-personas-fallecidas-y-miles-de-damnificados-en-las-zonas-huastecas-de-veracruz-hidalgo-puebla-y-queretaro/>

5 N+ (2025), Este es el reporte de afectaciones por inundaciones en la zona norte del estado de Veracruz, consultado en: <https://www.nmas.com.mx/veracruz/reporte-afectaciones-inundaciones-poza-rica-zona-norte-estado-veracruz-por-desbordamiento-rio-cazones/>

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

Diputados: Luis Humberto Fernández Fuentes y María del Rosario Guzmán Avilés (rúbricas).

Efemérides

CON MOTIVO DEL 11 DE OCTUBRE, CONMEMORACIÓN DEL 202 ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DEL HEROICO COLEGIO MILITAR, A CARGO DEL DIPUTADO LUIS ARTURO OLIVER CEN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

Nos reunimos hoy para honrar y conmemorar una institución que, desde hace 202 años, se erige como el baluarte de la formación militar, el espíritu patriótico y la defensa de nuestra nación: el Heroico Colegio Militar.

Fundado el 11 de octubre de 1823, en una época donde México apenas comenzaba a consolidar su soberanía y su identidad, este colegio se convirtió en la cuna de hombres y mujeres que, con valentía y disciplina, se han dedicado a servir a la patria, protegiendo sus fronteras, su paz interior y sus valores.

Durante estos 202 años, los cadetes del Colegio Militar han demostrado, una y otra vez, su temple en los momentos más difíciles de nuestra historia: en defensa de la soberanía nacional, en la protección de la sociedad civil ante desastres, en la lucha contra amenazas a la paz y en el resguardo de nuestras instituciones.

Este aniversario no es solo una fecha en el calendario: es la conmemoración de un legado que ha trascendido generaciones. Un legado que tiene en su esencia el honor, la lealtad, la valentía y el sacrificio.

Recordamos con profundo respeto la gesta heroica de los cadetes que defendieron con valor supremo el Castillo de Chapultepec en 1847. Su sacrificio no solo marcó una página imborrable en la historia militar de México, sino que se convirtió en símbolo de la entrega absoluta al deber y al amor por la patria. Aquellos jóvenes nos dejaron una lección eterna que el amor a la patria se demuestra con acciones, no solo con palabras.

Hoy, el Heroico Colegio Militar sigue evolucionando, incorporando ciencia, tecnología y una formación integral que responde a los desafíos del siglo XXI. La consolidación de instituciones como la Guardia Nacional, el fortalecimiento del Ejército Mexicano y la estrategia de seguridad nacional se ven enriquecidos por los líderes que aquí se forman.

Cada cadete que hoy forma parte del Colegio Militar es heredero de ese espíritu. Cada paso que dan dentro de estas aulas, cada hora de estudio, cada entrenamiento, es una manifestación del compromiso que han asumido con México. Un compromiso que exige fortaleza física, inteligencia, ética y un profundo sentido de justicia y responsabilidad.

Los cadetes: en sus botas llevan el camino de generaciones pasadas, pero en su mirada está el futuro de México. La disciplina, el respeto, el sacrificio y el honor no son palabras vacías: son el credo que los define y que el país les exige.

El Heroico Colegio Militar es, además, un símbolo de modernidad y adaptación. En estos tiempos complejos, donde los desafíos a la seguridad y la soberanía nacional evolucionan, esta institución se ha preparado para formar líderes capaces de enfrentar amenazas tradicionales y emergentes, integrando conocimientos científicos, tecnológicos y estratégicos, sin perder de vista los valores fundamentales que la han definido por más de dos siglos.

A los instructores y oficiales que dedican su vida a esta noble labor, expresamos nuestro reconocimiento. Son ustedes quienes moldean el carácter, la disciplina y el espíritu de servicio que definen a nuestros futuros oficiales.

A los cadetes, les decimos: mantengan siempre en alto el estandarte del honor y la lealtad. Recuerden que portar este uniforme es portar la confianza y la esperanza de todo un pueblo.

Finalmente, este aniversario es un llamado para que todos nosotros, como sociedad, reconozcamos y apoyemos la noble misión del Colegio Militar y de nuestras fuerzas armadas, pilares esenciales para la paz, el orden y la estabilidad de México.

A todas y todos: que este aniversario sea también un momento para reafirmar el compromiso con los ideales que dan sentido a la existencia de esta gran institución: el amor a México, la defensa de sus principios democráticos, la soberanía y el bienestar de su pueblo.

Que el ejemplo de sacrificio y patriotismo que nos legaron los héroes de ayer siga inspirando a las generaciones de hoy y mañana.

¡Honor y gloria al Heroico Colegio Militar!

¡Viva el Heroico Colegio Militar!

¡Vivan sus cadetes!

¡Viva el Ejército Mexicano!

¡Viva México!

Atentamente

Diputado Luis Arturo Oliver Cen (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/>