

CONTENIDO

Iniciativas

- 2** Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley Aduanera, de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, del Código Penal Federal y de la Ley Federal para Prevenir y Sancionar los Delitos Cometidos en Materia de Hidrocarburos, en lo referente al combate integral al huachicol fiscal, suscrita por el diputado Armando Tejeda Cid y las y los legisladores integrantes del Grupo Parlamentario del PAN
- 31** Que expide la Ley Federal de Seguridad Carretera, suscrita por el diputado Armando Tejeda Cid y las y los legisladores integrantes del Grupo Parlamentario del PAN
- 73** Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General en Materia de Desaparición Forzada de Personas, Desaparición Cometida por Particulares y del Sistema Nacional de Búsqueda de Personas, en materia de control parlamentario del Sistema Nacional de Búsqueda y creación de la Comisión Bicameral de Seguimiento, en lo referente a la búsqueda de personas desaparecidas, suscrita por el diputado Armando Tejeda Cid y las y los legisladores integrantes del Grupo Parlamentario del PAN
- 97** Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, suscrita por la diputada Nancy Aracely Olguín Díaz y las y los legisladores integrantes del Grupo Parlamentario del PAN

Anexo II-2-1

Miércoles 22 de abril

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY ADUANERA, DE LA LEY GENERAL DE RESPONSABILIDADES ADMINISTRATIVAS, DEL CÓDIGO PENAL FEDERAL Y DE LA LEY FEDERAL PARA PREVENIR Y SANCIONAR LOS DELITOS COMETIDOS EN MATERIA DE HIDROCARBUROS, EN MATERIA DE COMBATE INTEGRAL AL HUACHICOL FISCAL

El suscrito, **diputado Armando Tejeda Cid**, a nombre de las diputadas y los diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, en la LXVI Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en los artículos 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración de esta Soberanía la **Iniciativa Con Proyecto De Decreto Por El Que Se Reforman Y Adicionan Diversas Disposiciones De La Ley Aduanera, De La Ley General De Responsabilidades Administrativas, Del Código Penal Federal Y De La Ley Federal Para Prevenir Y Sancionar Los Delitos Cometidos En Materia De Hidrocarburos, En Materia De Combate Integral Al Huachicol Fiscal**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

DOS FENÓMENOS BAJO UN MISMO NOMBRE

El término *huachicol* designa en México, de manera genérica, el robo y la comercialización ilegal de combustibles. Bajo esa misma etiqueta, sin embargo, coexisten dos fenómenos que son radicalmente distintos en su naturaleza, en sus actores, en sus instrumentos y, sobre todo, en la magnitud del daño que producen al erario público.

El llamado huachicol tradicional consiste en la sustracción física de hidrocarburos mediante la perforación clandestina de ductos de Petróleos Mexicanos. Es un delito violento, territorial, de operación directa sobre la infraestructura física del país. Pemex detectó 13,946 tomas clandestinas en 2022 y 14,890 en 2023; entre enero y julio de 2025 el promedio mensual se mantuvo en 771 perforaciones.¹ Este tipo de criminalidad es grave, pero visible: deja rastros físicos, produce accidentes y tiene una geografía identificable.

El huachicol fiscal, en cambio, no perfora ductos ni derrama combustible en carreteras. Opera en la penumbra de los sistemas aduaneros, en la opacidad de los registros electrónicos y en la complicidad de funcionarios públicos que tienen la facultad de abrir o cerrar las puertas del país. Se trata de la importación ilegal de combustibles principalmente gasolina y diésel simulando que son productos

distintos: lubricantes, aditivos para aceites, aceites minerales o preparaciones antidetonantes. Al cruzar la aduana bajo esa falsa identidad, el combustible evade el pago del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS), el Impuesto al Valor Agregado (IVA) y, en muchos casos, los derechos de trámite aduanero que la ley impone a quien introduce hidrocarburos al país.²

La diferencia entre ambos fenómenos no es solo técnica. Es político-criminal. El huachicol fiscal es un delito de cuello blanco que requiere permisos regulatorios, agentes aduanales, empresas de fachada, redes de distribución y, con frecuencia documentada, la protección activa o la omisión deliberada de servidores públicos en posiciones estratégicas del Estado mexicano. Es, en palabras del Partido Acción Nacional, la forma más sofisticada y más costosa de corrupción en el sector energético: aquella que se disfraza de legalidad.

LA MAGNITUD DEL DAÑO: LO QUE EL HUACHICOL FISCAL LE CUESTA A MÉXICO

Para dimensionar el problema con rigor, es indispensable partir de las estimaciones disponibles, reconociendo sus limitaciones metodológicas pero también su consistencia interna. La consultora PETROIntelligence calculó que en 2024 el huachicol fiscal provocó pérdidas fiscales de 177,170 millones de pesos, equivalentes a 485 millones de pesos diarios que el gobierno federal dejó de percibir. De esa cantidad, 124,209 millones correspondieron a IVA no recaudado y 52,960 millones a IEPS evadido.³ Para poner esa cifra en perspectiva: representó el 44% de toda la recaudación federal de IEPS a gasolinas y diésel en ese año, que fue de 403,584 millones de pesos.⁴

El volumen físico contrabandeado es igualmente elocuente. Según datos del propio SAT referidos en investigaciones periodísticas, el huachicol fiscal equivale al 30% de todos los combustibles vendidos legalmente en estaciones de servicio del país.³ ONEXPO Nacional, la unión de asociaciones de empresarios de la industria de hidrocarburos líquidos, estima que en México circulan mensualmente más de 600 millones de litros de combustibles ilegales de dudosa calidad.¹⁰ Esa masa de combustible ilícito, vendida a precios por debajo del mercado, destruye la competencia leal y castiga a los operadores formales que cumplen con sus obligaciones fiscales.

La acumulación del daño a lo largo del tiempo es aún más impactante. Entre 2018 y 2024, las pérdidas acumuladas por huachicol fiscal se estiman en 809,324 millones de pesos aproximadamente 40,466 millones de dólares, monto equivalente a alrededor del 40% de la deuda financiera de Pemex.⁵ El doctor Francisco Barnés de

Castro, exdirector de la Comisión Reguladora de Energía, estimó por separado que el impacto fiscal del contrabando de diésel durante ese sexenio ascendió a 6,700 millones de dólares, y el de las gasolinas a 4,000 millones de dólares adicionales.⁶ La empresa Verifigas, por su parte, calculó una afectación de 106,674 millones de pesos anuales, equivalente al 10% del valor del mercado nacional de combustibles.⁷

Más allá del daño fiscal directo, el huachicol fiscal tiene consecuencias económicas en cascada. Si se eliminara completamente, el precio de la gasolina Magna podría reducirse hasta 2.78 pesos por litro, según PETROIntelligence, por el efecto recaudatorio y la menor presión fiscal sobre los combustibles legales.³ Entretanto, los ciudadanos que compran combustible en estaciones de servicio formales subsidian, sin saberlo, la ventaja competitiva de quienes no pagan impuestos. El daño no es solo fiscal: es también un agravio a la economía familiar y a la legalidad del mercado.

La dimensión de seguridad nacional del fenómeno es igualmente alarmante. La Embajada de Estados Unidos en México ha identificado el tráfico ilegal de combustibles como la segunda fuente de ingresos del crimen organizado mexicano, solo detrás del narcotráfico.¹¹ En septiembre de 2024, la Oficina de Control de Activos Extranjeros (OFAC) del Departamento del Tesoro de Estados Unidos sancionó a 26 empresas y 9 personas mexicanas vinculadas al Cártel Jalisco Nueva Generación (CJNG) por operar redes de tráfico de hidrocarburos.¹² Un análisis del Centro Federal de Inteligencia Criminal de la FGR identificó al menos 555 empresas vinculadas con actividades de contrabando de huachicol, con actividad en 8 puertos del país.¹³ El caso más emblemático de una empresa vinculada al CJNG: el SAT determinó que esa sola empresa defraudó al fisco en más de 29,000 millones de pesos, monto equivalente a cuatro veces el daño de La Estafa Maestra y dos veces el desfaldo de Segalmex.¹⁴

EL ORIGEN ESTRUCTURAL

El huachicol fiscal en la escala que hoy conocemos no nació de la noche a la mañana. Su condición de posibilidad fue creada por una decisión de política pública de enorme importancia: la apertura del mercado de importación de combustibles a operadores privados, derivada de la reforma energética de 2013 bajo la administración de Enrique Peña Nieto. Hasta ese momento, la importación de combustibles era monopolio de Pemex. A partir de abril de 2016, el sector privado pudo importar libremente, en un mercado que hasta entonces no existía y cuya regulación apenas empezaba a escribirse.⁷

Los mecanismos de control volumétrico, trazabilidad documental y verificación aduanera no crecieron al mismo ritmo que el mercado. Las primeras licencias de importación se otorgaron a operadores que, en varios casos, serían identificados posteriormente como empresas de fachada. En los últimos meses del gobierno de Peña Nieto, un grupo de contribuyentes que el SAT identificaría después como "factureros" recibió permisos para importar más de 1,240 millones de litros de diésel y gasolina.¹⁸

Durante el sexenio 2018-2024, el gobierno federal declaró repetidamente haber eliminado el huachicol. López Obrador presumió en su sexto informe de gobierno que la lucha contra el huachicol había "generado ahorros por 342 mil millones de pesos". La evidencia, sin embargo, demuestra lo contrario: el huachicol fiscal no solo persistió sino que se sofisticó profundamente, transitando del transporte terrestre por pipas al uso de buques cisterna con capacidad para decenas de millones de litros, y tejiendo redes de complicidad que llegaron hasta mandos de la Secretaría de Marina y hasta el propio director de Investigación Aduanera de la ANAM.

La primera investigación periodística que arrojó luz sobre este problema ya en el sexenio de Claudia Sheinbaum fue publicada por MCCI en noviembre de 2024. Ahí se documentó cómo un grupo de empresas fantasma declaradas como tales por el SAT habían creado un esquema para importar más de un millón de litros de combustibles y, mediante registros alterados, introducir huachicol fiscal en colusión con autoridades aduanales.² Ese hallazgo fue solo el comienzo de lo que vendría.

CÓMO OPERA EL HUACHICOL FISCAL: UNA RECONSTRUCCIÓN DETALLADA

La reconstrucción del modus operandi del huachicol fiscal que se presenta a continuación se basa en evidencia documental de carpetas de investigación de la FGR, procedimientos administrativos del SAT, investigaciones periodísticas de MCCI y reportajes de El Universal, La Silla Rota, Reuters e Infobae México. Lo que sigue es un esquema de operación que ha sido documentado en casos reales, no una especulación teórica.

Para entender por qué el huachicol fiscal persiste con tal energía, basta con entender el margen de utilidad que genera. Al importar diésel legalmente, el importador debe pagar 7.1 pesos de IEPS por litro.² Una pipa de 60,000 litros que cruza la frontera declarando "aditivos" en lugar de diésel obtiene una ventaja fiscal inmediata de al menos 400,000 pesos por unidad, sin considerar el IVA.² Un buque de 10 millones de litros representa una evasión de hasta 71 millones de pesos por

embarque que sube a 100 millones al incluir todos los impuestos y derechos, según estimaciones de MCCI.² El SAT lo confirmó empíricamente: en su procedimiento administrativo de 2025 sobre el combustible importado por la empresa Intanza, determinó que por cada pipa de 49,000 litros se omitió el pago de 477,000 pesos en contribuciones, aproximadamente 10 pesos por litro.¹⁵ Con esos números, el incentivo para evadir es extraordinariamente poderoso, y explica por qué ninguna medida aislada ha podido detener el fenómeno.

El huachicol fiscal comienza mucho antes de que el camión o el buque cruce la frontera. Comienza con la construcción de una arquitectura documental fraudulenta diseñada para que el producto parezca, ante los ojos del sistema aduanero, algo que no es. El instrumento central de ese fraude es la fracción arancelaria: el código numérico que identifica a cada mercancía y determina los impuestos que debe pagar al ingresar al país.

Las fracciones más utilizadas para disfrazar combustibles son las correspondientes a aditivos para aceites lubricantes a granel (fracción 3811), aceites minerales (fracción 2710 en sus subfracturas de lubricantes), preparaciones antidetonantes y alcoholes industriales. Todas ellas tienen tasa de IEPS de cero. El 80% del valor de las importaciones de uno de los casos paradigmáticos documentados por MCCI fue reportado en aduanas bajo esas denominaciones.¹⁷ En paralelo, se elaboran o clonan pedimentos de importación: cada comercializadora tenía autorizado un volumen determinado de importación y, para superarlo, recurrían a clonar o alterar los documentos, reportando fracciones arancelarias distintas al producto real.¹⁸ Los manifiestos de carga de los buques describían la mercancía como "carga con aditivos para aceites lubricantes a granel"; en el caso de un buque, la FGR confirmó que la documentación declaraba 17,459 toneladas de aditivos cuando en realidad transportaba diésel.¹⁵

Este fraude documental no puede ejecutarse sin dos piezas adicionales: las empresas de fachada y los agentes aduanales. Las primeras proporcionan la apariencia de licitud; dan nombre, RFC, domicilio y, en muchos casos, permisos energéticos legítimamente obtenidos a las operaciones. Los agentes aduanales tramitan los pedimentos, avalan la clasificación arancelaria y presentan la mercancía ante la aduana.

Una vez preparada la arquitectura documental, el embarque debe cruzar la frontera. Es aquí donde la corrupción institucional cumple su función más crítica. El sistema SAAI (Sistema Automatizado Aduanero Integral) de la ANAM opera mediante un mecanismo de selección que determina si una importación recibe revisión documental o reconocimiento físico. Para que el fraude funcione, el embarque necesita pasar sin revisión física real, o necesita que quien realice esa revisión esté dispuesto a no ver lo que tiene enfrente.

La auditoría AU-47/2025 de la Secretaría Anticorrupción y Buen Gobierno documentó que, entre 2023 y 2024, funcionarios de Pemex en la Aduana de Tuxpan, Veracruz, omitieron introducir información de importaciones y exportaciones de hidrocarburos en el Aviso Electrónico del Mecanismo de Selección Automatizada.¹⁹ Esta omisión técnicamente simple, aparentemente burocrática es en realidad el mecanismo perfecto para que los embarques queden fuera del radar del sistema. En un caso del , se autorizó la importación de más de 9 millones de kilos de supuestos "aditivos y lubricantes a granel" sin presentación física de la mercancía.¹²

Una vez que el cargamento cruza la aduana, comienza la fase logística. Los buques descargan en puertos donde al menos 8 terminales portuarias han sido identificadas como puntos de entrada: Tampico/Altamira, Tuxpan, Ensenada, Guaymas, Manzanillo y Veracruz, entre otros.⁹ Algunos de los muelles utilizados son privados o improvisados, lo que reduce el riesgo de inspección y facilita la distribución rápida. Un buque descargó 120,000 barriles de diésel en Ensenada en una operación nocturna: el combustible se transfirió a camiones cisterna mediante mangueras durante la noche, según testimonios, fotografías y documentos publicados por Infobae México.²³

El transporte hacia el mercado final lo realizan empresas de pipas que operan con la documentación falsa proveniente del pedimento original: el complemento de carta porte del CFDI describe el producto como "aditivos" o "lubricantes", no como combustible. Empresas fueron identificadas por el SAT en su procedimiento administrativo de noviembre de 2025 como transportistas del combustible.¹⁵

En el eslabón de la facturación, el esquema se perfecciona mediante cadenas de CFDI apócrifos que simulan ventas entre eslabones de comercializadoras. La empresa A importa y vende a la empresa B; la empresa B vende a la empresa C; la empresa C vende a la gasolinera. En cada eslabón se emite un CFDI, creando la apariencia de una cadena comercial legítima. El SAT identificó entre junio y octubre de 2024 a 9 comercializadoras de combustible en su listado de Empresas que Facturan Operaciones Simuladas (EFOS) del artículo 69-B del CFF.¹⁸ El

combustible finalmente llega a estaciones de servicio que lo adquieren a precios entre 15 y 25% por debajo del mercado según estimaciones de Verifigas y a consumidores industriales que frecuentemente actúan de buena fe, sin saber que el combustible que compran no pagó los impuestos que la ley exige.

MODALIDADES OPERATIVAS IDENTIFICADAS

La evidencia disponible permite distinguir variantes del mismo esquema básico. La modalidad marítima es la más voluminosa y sofisticada: utiliza buques cisterna de gran calado que cargan en puertos de Houston o Beaumont, Texas, o en puertos canadienses, y descargan en terminales mexicanas del Golfo o el Pacífico. El contrabando técnico terrestre opera mediante pipas que cruzan fronteras terrestres principalmente Tamaulipas y Baja California declarando lubricantes o aditivos; aunque la escala individual es menor que la marítima, el volumen acumulado diario puede ser muy significativo. La declaración con fracción arancelaria incorrecta es el núcleo documental de ambas modalidades: sin ella, el esquema no funciona. La clonación y alteración de pedimentos permite superar los límites de volumen autorizados para cada importador.¹⁸ La omisión deliberada de información en sistemas electrónicos como la documentada en Tuxpan¹⁹ es la modalidad que más directamente involucra a servidores públicos como participantes activos, no solo como testigos pasivos.

En cualquiera de sus variantes, el fenómeno comparte una característica definitoria: requiere complicidad institucional. No existe huachicol fiscal a escala industrial sin servidores públicos que omitan, faciliten o coordinen activamente. Esa es la diferencia que lo hace más peligroso que cualquier otro esquema de evasión fiscal conocido en México.

El siguiente cuadro sintetiza el ciclo completo de la operación, los actores involucrados en cada fase, los puntos donde la autoridad podría intervenir y los vacíos normativos que hasta hoy han impedido esa intervención oportuna:

Etapa	Actores clave	Puntos de detección posible	Vacíos normativos
1. Adquisición en origen (EE.UU./Canadá)	Empresa importadora, proveedor extranjero, cártel	Cooperación binacional SAT-IRS; análisis de flujos comerciales	Sin intercambio automático de manifiestos previo al zarpe; sin cruce SAT-Aduanas USA
2. Preparación documental	Agente aduanal, empresa importadora	Análisis de riesgo ANAM; perfil de fracción arancelaria	Responsabilidad penal del agente insuficiente; art. 69-B CFF solo actúa ex post
3. Cruce aduanero	Agente aduanal, verificador, jefe de aduana	Análisis fisicoquímico de muestra	Muestreo no obligatorio para fracciones 3811/2710; sin sanción por despacho sin reconocimiento físico
4. Descarga en puerto	Operador portuario, Marina, aduana portuaria	Inspección ASEA; laboratorio móvil Pemex	Sin registro volumétrico en tiempo real; muelles privados sin control certificado
5. Almacenamiento	Almacenista, transportista	Controles volumétricos SAT (Anexo 30 RMF)	Controles volumétricos no universales; cadena de custodia descarga-almacén sin cierre normativo
6. Transporte por pipa	Empresa de pipas, comercializadora	Carta porte CFDI; verificación Guardia Nacional	Carta porte refiere al producto declarado (lubricante), no al real; sin muestra obligatoria

7. Facturación y simulación	Empresas EFOS, contadores	Análisis SAT art. 69-B; UIF	Procedimiento 69-B mínimo 40 días hábiles; sin cancelación automática de permisos SENER
8. Comercialización	Estación de servicio, consumidor final	Control volumétrico gasolinera; complemento CFDI (desde 24/abr/2026)	Hasta abr/2026: sin vinculación CFDI-permisos CNE; el control volumétrico no valida origen
9. Blanqueo	Red financiera, prestanombres	UIF (operaciones inusuales)	UIF detectó alertas desde 2021 sin acción efectiva; extinción de dominio requiere sentencia previa

LAS MEDIDAS ADOPTADAS Y SUS LÍMITES

Desde 2020, los operadores del sector tienen la obligación de instalar equipos electrónicos de medición y enviar reportes al SAT en formatos JSON/XML, conforme al Artículo 28, fracción I, apartado B del CFF y al Anexo 30 de la Resolución Miscelánea Fiscal.²² En octubre de 2023, la Secretaría de Energía emitió un decreto para restringir temporalmente las importaciones de lubricantes y alcoholes con el fin de cerrar el hueco arancelario más utilizado.⁷ En marzo de 2025 se realizó el mayor decomiso de huachicol registrado: el buque Challenge Procyon con entre 10 y 20 millones de litros de diésel ilegal en Tampico/Altamira y el Torm Agnes con 120,000 barriles en Ensenada. En septiembre de 2025, 14 personas fueron detenidas, entre ellas varios funcionarios portuarios y aduanales. Y a partir del 24 de abril de 2026 entró en vigor el Complemento Concepto para la facturación de Hidrocarburos y Petrolíferos, que condiciona la emisión de CFDI a la validación de permisos vigentes ante la Comisión Nacional de Energía.

Sin embargo, desde el Partido Acción Nacional sostenemos que estas medidas, siendo necesarias, son insuficientes para romper el modelo de negocio del huachicol fiscal. Y lo sostiene con argumentos técnicos, no políticos. El complemento CFDI actúa en el eslabón final la gasolinera sin cerrar los vacíos que existen en la importación, la clasificación arancelaria, el almacenamiento intermedio y la distribución por pipa. Los controles volumétricos reportan el producto declarado, no el real, y no están integrados en tiempo real con el sistema

aduanero. El artículo 69-B del CFF permite que las empresas factureras continúen operando durante mínimo 40 días hábiles antes de que sus sellos digitales puedan ser restringidos, y su inclusión en el listado no cancela automáticamente sus permisos energéticos. La Ley Federal para Prevenir y Sancionar los Delitos Cometidos en Materia de Hidrocarburos tipifica el robo de ductos, pero no captura con claridad la importación fraudulenta mediante documentación falsa. Y la coordinación entre autoridades sigue siendo voluntaria, informal y dependiente de la iniciativa individual de los funcionarios, no de un mandato legal con consecuencias.

La propia dinámica de los hechos lo confirma: el titular de la ANAM reconoció en 2025 que "por cada peso recuperado, miles más siguen escapando al control". El problema no es de voluntad política; es de arquitectura normativa.

DIAGNÓSTICO JURÍDICO-PENAL: DÓNDE ESTÁN LOS VACÍOS

El análisis de las conductas que integran el huachicol fiscal permite identificar cuatro dimensiones normativas en las que el marco vigente resulta insuficiente.

En materia aduanera, el artículo 176 de la Ley Aduanera tipifica como infracción la omisión de pago de impuestos al comercio exterior y la declaración incorrecta de mercancías, pero no contiene una hipótesis específica para la sub-clasificación arancelaria dolosa de combustibles ni para la alteración o clonación de pedimentos como conducta autónoma en ese sector. La reforma del 19 de noviembre de 2025 reforzó las multas y añadió nuevas fracciones, pero no creó el tipo específico que el huachicol fiscal requiere. El artículo 54, en su nueva versión, elimina las excluyentes de responsabilidad del agente aduanal, lo que es un avance, pero no establece obligaciones positivas concretas de verificación para el sector de combustibles.

En materia de responsabilidades administrativas, el catálogo de faltas graves del artículo 63 de la LGRA contempla figuras genéricas cohecho, peculado, abuso de funciones que no capturan con especificidad conductas como la omisión de registros en el sistema SAAI, la autorización de despachos sin reconocimiento físico o la coordinación de inspecciones para favorecer redes de huachicol fiscal. Esas conductas son, en la práctica, muy difíciles de perseguir con los tipos genéricos vigentes porque exigen acreditar elementos que la documentación disponible no siempre permite probar.

En materia penal, la Ley Federal para Prevenir y Sancionar los Delitos Cometidos en Materia de Hidrocarburos fue diseñada para el huachicol tradicional. Su elemento típico central la sustracción o comercialización de hidrocarburos sin derecho y sin

consentimiento del titular legítimo no captura con claridad el huachicol fiscal, donde el importador tiene formalmente el "consentimiento" en el sentido de que nadie se opone a la entrada del combustible: el ilícito consiste precisamente en la falsedad de la declaración aduanera y la elusión fiscal, no en la sustracción.

POR QUÉ ESTA REFORMA ES URGENTE E IMPOSTERGABLE

El Partido Acción Nacional tiene una posición clara frente al huachicol fiscal: es, al mismo tiempo, un ataque a las finanzas públicas, una expresión de corrupción de alto nivel, una amenaza a la seguridad nacional y una injusticia contra las familias mexicanas y los operadores que sí cumplen con la ley.

Cuando el Estado deja de percibir entre 100,000 y 200,000 millones de pesos al año por la evasión del IEPS y el IVA en combustibles, no se trata de una estadística abstracta. Se trata de hospitales que no se construyen, de maestros que no se contratan, de infraestructura que no se rehabilita, de programas sociales que no se financian. El daño es real, cotidiano y recae sobre los ciudadanos que menos tienen. Y mientras tanto, las redes criminales que operan ese esquema acumulan riqueza ilícita que luego usan para financiar violencia, corrupción y poder político.

El PAN defiende el Estado de derecho. Eso significa que quien importa combustible debe pagar los impuestos que la ley ordena, igual que el ciudadano que llena el tanque en una gasolinera de su colonia. Significa que los servidores públicos que tienen la responsabilidad de verificar esas importaciones deben hacerlo con diligencia, honestidad y apego a la ley, y que quien incumpla esa responsabilidad sea por corrupción activa o por omisión deliberada debe enfrentar consecuencias reales, proporcionadas a la gravedad del daño que produce. Significa, también, que las estaciones de servicio formales que pagan impuestos, contratan empleados legalmente y operan con permisos vigentes no pueden seguir compitiendo en condiciones de desventaja frente a quienes venden combustible robado al fisco.

El PAN defiende el mercado legal y la competencia leal. El huachicol fiscal destruye ambas cosas. Un operador que evade el IEPS puede vender el diésel hasta un 25% más barato que quien lo paga. Esa ventaja no es producto de eficiencia ni de innovación: es producto de un robo al erario disfrazado de transacción comercial. La reforma que proponemos no busca agravar la carga regulatoria sobre los operadores formales; busca exactamente lo contrario: nivelar el campo de juego eliminando la ventaja ilegítima de quienes no pagan.

LA REFORMA COMO RESPUESTA LEGISLATIVA INTEGRAL

El huachicol fiscal no es una falla menor del sistema ni una simple desviación administrativa. Es una forma sofisticada de corrupción, evasión y captura institucional que durante años ha permitido la entrada ilícita de combustibles al país mediante documentación falsa, subclasificación arancelaria, simulación de operaciones y complicidad desde espacios del propio Estado. No se trata únicamente de litros que cruzan una aduana sin pagar lo que corresponde; se trata de recursos públicos que se pierden, de mercados que se distorsionan, de instituciones que se degradan y de redes criminales que encuentran en la debilidad normativa una fuente permanente de financiamiento.

Frente a ello, Acción Nacional sostiene una posición clara: el Estado mexicano no puede seguir permitiendo que la ilegalidad sea más rentable que el cumplimiento de la ley. No puede seguir tolerando que quienes pagan impuestos, cumplen permisos, sostienen empleos y operan dentro de la legalidad compitan en desventaja frente a redes que se enriquecen a partir del engaño documental, la evasión fiscal y la protección institucional. Tampoco puede seguir aceptando que servidores públicos con responsabilidades de control, vigilancia o autorización se escuden en vacíos normativos, zonas grises o cadenas diluidas de responsabilidad para facilitar, tolerar u ocultar operaciones que lesionan gravemente al erario y a la seguridad del país.

La presente iniciativa parte de una convicción central del Partido Acción Nacional: donde hay corrupción estructural, debe haber respuesta legislativa precisa; donde hay impunidad funcional, debe haber responsabilidad clara; y donde el crimen económico se infiltra en las instituciones, debe cerrarse el paso con normas específicas, proporcionales y aplicables. Por eso, esta propuesta no se queda en la denuncia política ni en el señalamiento coyuntural. Traduce el diagnóstico en herramientas concretas para fortalecer el control aduanero, sancionar la facilitación institucional, castigar penalmente el uso ilícito del cargo y tipificar expresamente la introducción ilícita de combustibles mediante fraude documental.

La reforma fortalece la Ley Aduanera para elevar el deber de diligencia de agentes y agencias aduanales y para incorporar infracciones específicas frente a la clasificación fraudulenta y al uso de documentos falsos en operaciones de importación de combustibles. Refuerza la Ley General de Responsabilidades Administrativas para que la tolerancia, la alteración de registros, la omisión deliberada y el encubrimiento de estas operaciones no queden subsumidos en faltas genéricas insuficientes. Adecúa el Código Penal Federal para sancionar a los servidores públicos que utilicen ilícitamente sus atribuciones y facultades para permitir el ingreso, tránsito o colocación irregular de combustibles en el mercado nacional. Y adiciona a la Ley Federal para Prevenir y Sancionar los Delitos

Cometidos en Materia de Hidrocarburos un tipo penal autónomo que capture, de manera expresa, la importación ilícita de combustibles mediante simulación documental o clasificación falsa.

Acción Nacional no propone esta reforma para aumentar burocracia ni para castigar al operador honesto. La propone para defender al contribuyente que sí cumple, al empresario que sí compite legalmente, al consumidor que merece un mercado sin simulación y al Estado que no puede seguir perdiendo miles de millones de pesos por redes que operan bajo la apariencia de legalidad. Esta iniciativa protege al que hace las cosas bien y eleva el costo jurídico para quien ha hecho del fraude una ventaja competitiva.

México necesita recuperar el control de sus aduanas, la integridad de sus instituciones y la fuerza normativa del Estado de derecho. No puede haber soberanía energética ni justicia fiscal donde la corrupción abre paso al combustible ilícito y la autoridad llega siempre tarde. Por eso, esta iniciativa representa una respuesta responsable, firme y congruente con una visión de país en la que la ley no sea decorativa, el servicio público no sea refugio de la complicidad y el mercado no esté secuestrado por quienes hacen del fraude su modelo de negocio.

Ese es el sentido de la reforma que Acción Nacional somete a consideración de esta Soberanía: cerrar vacíos, sancionar complicidades, proteger el ingreso público y restituir la legalidad en un sector estratégico para México.

COMPARATIVO DEL TEXTO VIGENTE Y LA PROPUESTA DE REDACCIÓN:

LEY ADUANERA	
TEXTO VIGENTE:	PROPUESTA DE REDACCIÓN:
<p>Artículo 54. El agente aduanal y la agencia aduanal serán responsables de la veracidad y exactitud de los datos e información suministrados, de la correcta determinación del pago de las contribuciones, de la determinación del régimen aduanero de las mercancías, de su correcta clasificación arancelaria y de la exacta determinación del número de identificación comercial, así como de asegurarse que el importador o exportador cuenta con los</p>	<p>Artículo 54. El agente aduanal y la agencia aduanal serán responsables de la veracidad y exactitud de los datos e información suministrados, de la correcta determinación del pago de las contribuciones, de la determinación del régimen aduanero de las mercancías, de su correcta clasificación arancelaria y de la exacta determinación del número de identificación comercial, así como de asegurarse que el importador o exportador cuenta con los</p>

<p>documentos que acrediten fehacientemente el cumplimiento de sus obligaciones en materia de comercio exterior y en materia de regulaciones y restricciones no arancelarias que rijan para dichas mercancías, de conformidad con lo previsto por esta Ley y por las demás leyes y disposiciones jurídicas aplicables.</p> <p>Sin correlativo,</p>	<p>documentos que acrediten fehacientemente el cumplimiento de sus obligaciones en materia de comercio exterior y en materia de regulaciones y restricciones no arancelarias que rijan para dichas mercancías, de conformidad con lo previsto por esta Ley y por las demás leyes y disposiciones jurídicas aplicables.</p> <p>Tratándose de operaciones de importación de combustibles, hidrocarburos, petrolíferos, petroquímicos, lubricantes, aditivos o aceites minerales clasificados bajo las fracciones arancelarias que determine el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas de carácter general, el agente aduanal o la agencia aduanal tendrá, además, las obligaciones siguientes:</p> <p>I. Verificar que el importador cuente con el permiso vigente expedido por la autoridad competente que ampare el tipo, origen y volumen del producto declarado;</p> <p>II. Corroborar, con la documentación técnica y comercial disponible, que las características del producto correspondan razonablemente a la fracción arancelaria declarada; y</p> <p>III. Abstenerse de promover el despacho cuando existan elementos objetivos que permitan presumir que el producto no corresponde a la descripción declarada o que la documentación presenta inconsistencias relevantes.</p>
<p>Artículo 176. Comete las infracciones relacionadas con la importación o exportación, quien introduzca al país o</p>	<p>Artículo 176. Comete las infracciones relacionadas con la importación o exportación, quien introduzca al país o</p>

<p>extraiga de él mercancías, en cualquiera de los siguientes casos:</p> <p>I. a XIV. ...</p>	<p>extraiga de él mercancías, en cualquiera de los siguientes casos:</p> <p>I. a XIV. ...</p> <p>XV. Declarando en el pedimento de importación una fracción arancelaria distinta a la que corresponde legalmente a los combustibles, hidrocarburos, petrolíferos o petroquímicos importados, cuando dicha declaración tenga por efecto eludir total o parcialmente el pago del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios o de cualquier otro impuesto al comercio exterior aplicable, independientemente de la denominación comercial o técnica bajo la que se presente el producto.</p> <p>XVI. Presentando, transmitiendo electrónicamente o utilizando en el despacho aduanero pedimentos, manifiestos, declaraciones o documentos de transporte que contengan datos falsos, alterados o que reproduzcan sin autorización información de pedimentos previos, cuando dichos documentos amparen la importación de combustibles, hidrocarburos, petrolíferos o petroquímicos, o productos clasificados de manera distinta que resulten serlo conforme a análisis técnico o pericial.</p>
<p>ARTÍCULO 178. Se aplicarán las siguientes sanciones a quien cometa las infracciones establecidas por el artículo 176 de esta Ley:</p> <p>I a XIII. ...</p> <p>Sin correlativo</p>	<p>ARTÍCULO 178. Se aplicarán las siguientes sanciones a quien cometa las infracciones establecidas por el artículo 176 de esta Ley:</p> <p>I a XIII. ...</p> <p>XIV. En los casos previstos en las fracciones XV y XVI del artículo 176 de</p>

	<p>esta Ley, se impondrán, además de las demás sanciones aplicables, las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Multa equivalente del 200% al 300% de las contribuciones, cuotas compensatorias, aprovechamientos e impuestos omitidos o pretendidos eludir, sin que pueda ser inferior a \$2,000,000.00 ni superior a \$50,000,000.00 por operación; b) Retención precautoria de las mercancías hasta en tanto se determine su naturaleza mediante análisis técnico o pericial; c) Suspensión del padrón de importadores hasta por 24 meses, sin perjuicio de la cancelación definitiva cuando se acredite reincidencia o participación en crimen organizado. d) Inhabilitación del agente aduanal o de la agencia aduanal hasta por treinta y seis meses, sin perjuicio de la revocación de la patente o autorización correspondiente cuando se acredite dolo.
--	---

LEY GENERAL DE RESPONSABILIDADES ADMINISTRATIVAS	
TEXTO VIGENTE:	PROPUESTA DE REDACCIÓN:
Sin correlativo,	<p>Artículo 64 Quinquies. Incurrirá en falta administrativa grave el servidor público que, en el ejercicio de sus funciones o con motivo de ellas, en materias aduanera, fiscal, energética, portuaria o de seguridad vinculadas al sector de hidrocarburos:</p>

	<p>I. Omita registrar, altere, sustituya, o permita la alteración, sustitución u omisión de información en los sistemas electrónicos oficiales relacionados con operaciones de importación, exportación, almacenamiento, transporte o comercialización de combustibles, hidrocarburos, petrolíferos o petroquímicos;</p> <p>II. Autorice, permita o tolere el despacho aduanero, la descarga portuaria, la liberación de mercancías o el inicio de operaciones de almacenamiento sin haberse realizado los actos de verificación o análisis legalmente exigibles;</p> <p>III. Omita reportar a la autoridad competente, teniendo conocimiento fundado, operaciones sustentadas en documentación falsa, alterada o simulada relacionadas con combustibles, hidrocarburos, petrolíferos o petroquímicos; o</p> <p>IV. Utilice su cargo, función o acceso a sistemas de información para beneficiar, proteger o encubrir operaciones de importación ilícita o fraudulenta de combustibles, hidrocarburos, petrolíferos o petroquímicos.</p>
<p>Artículo 78. Las sanciones administrativas que imponga el Tribunal a los Servidores Públicos, derivado de los procedimientos por la comisión de faltas administrativas graves, consistirán en:</p> <p>I. a VII. ...</p>	<p>Artículo 78. Las sanciones administrativas que imponga el Tribunal a los Servidores Públicos, derivado de los procedimientos por la comisión de faltas administrativas graves, consistirán en:</p> <p>I. a VII. ...</p> <p>VIII. Tratándose de la falta administrativa grave prevista en el</p>

	<p>artículo 64 Quinquies de esta Ley, podrá imponerse además inhabilitación para desempeñar empleos, cargos o comisiones en el servicio público por un periodo de diez a veinte años, atendiendo a la gravedad de la conducta, el nivel jerárquico del servidor público, el carácter doloso o por negligencia inexcusable de la conducta y el daño causado al erario o al servicio público.</p>
--	---

CÓDIGO PENAL FEDERAL	
TEXTO VIGENTE:	PROPUESTA DE REDACCIÓN:
<p>Artículo 217.- Comete el delito de uso ilícito de atribuciones y facultades:</p> <p>I.- El servidor público que ilícitamente:</p> <p>A) a E) ...</p> <p>Sin correlativo</p> <p>I Bis.- El servidor público que a sabiendas de la ilicitud del acto, y en perjuicio del patrimonio o del servicio público o de otra persona:</p> <p>A) y B) ...</p> <p>Sin correlativo.</p>	<p>Artículo 217.- Comete el delito de uso ilícito de atribuciones y facultades:</p> <p>I.- El servidor público que ilícitamente:</p> <p>A) a E) ...</p> <p>F) Autorice, valide, permita, tramite o tolere actos, operaciones o gestiones vinculadas con la introducción al territorio nacional, despacho aduanero, almacenamiento, transporte, distribución o comercialización de combustibles, hidrocarburos, petrolíferos o petroquímicos, a sabiendas de que se sustentan en documentación falsa, alterada, simulada o que encubran el incumplimiento de obligaciones fiscales, aduaneras o regulatorias.</p> <p>I Bis.- El servidor público que a sabiendas de la ilicitud del acto, y en perjuicio del patrimonio o del servicio público o de otra persona:</p> <p>A) y B) ...</p> <p>C) Siendo responsable de revisar, verificar, controlar, autorizar o reportar el cumplimiento de obligaciones</p>

<p>II y III. ...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Sin correlativo.</p>	<p>fiscales, aduaneras, regulatorias o de trazabilidad aplicables a combustibles, hidrocarburos, petrolíferos o petroquímicos, se abstenga de hacerlo o altere, oculte o deje de reportar información, con el propósito de facilitar su introducción ilícita al territorio nacional o la elusión total o parcial del pago de contribuciones, aprovechamientos o cuotas compensatorias.</p> <p>II y III. ...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Además de las sanciones previstas en este artículo, por la comisión de las conductas descritas en el inciso F de la fracción I y en el inciso C de la fracción I Bis, se impondrá al servidor público la destitución del empleo, cargo o comisión, así como la inhabilitación de cinco a quince años para desempeñar otro empleo, cargo o comisión públicos.</p>
--	---

LEY FEDERAL PARA PREVENIR Y SANCIONAR LOS DELITOS COMETIDOS EN MATERIA DE HIDROCARBUROS	
TEXTO VIGENTE:	PROPUESTA DE REDACCIÓN:
Sin correlativo.	<p>Artículo 9 Bis. Se sancionará a quien, con el propósito de introducir ilícitamente al territorio nacional combustibles, hidrocarburos, petrolíferos o petroquímicos, evadiendo total o parcialmente el pago de contribuciones o el cumplimiento de requisitos legales aplicables:</p> <p>I. Declare en el pedimento de importación una fracción arancelaria</p>

distinta a la que legalmente corresponda al producto importado;

II. Presente, transmita electrónicamente o utilice pedimentos, manifiestos, declaraciones de valor, certificados de análisis u otros documentos de despacho aduanero que contengan datos falsos, alterados o que reproduzcan sin autorización información de otras operaciones; o

III. Clasifique, declare o presente la mercancía como lubricantes, aditivos, aceites minerales, preparaciones antidetonantes u otros productos distintos, cuando conforme a su naturaleza fisicoquímica corresponda a combustibles, hidrocarburos, petrolíferos o petroquímicos.

Las conductas previstas en este artículo se sancionarán de la siguiente manera:

- a) Cuando la cantidad sea menor o equivalente a 5,000 litros, se impondrá de 5 a 10 años de prisión y multa de 5,000 a 10,000 veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización vigente;
- b) Cuando la cantidad sea mayor a 5,000 litros y menor o equivalente a 500,000 litros, se impondrá de 10 a 15 años de prisión y multa de 10,000 a 15,000 veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización vigente;
- c) Cuando la cantidad sea mayor a 500,000 litros, se impondrá de 15 a 20 años de prisión y multa de 15,000 a 20,000 veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización vigente;
- d) Cuando no pueda determinarse el volumen, se impondrá de 15 a 20 años de prisión y multa de 15,000 a 20,000

	<p>veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización vigente, siempre que de las circunstancias objetivas del hecho existan elementos suficientes para presumir que la cantidad supera los 500,000 litros.</p> <p>Se impondrán las mismas penas a quien, con conocimiento del origen ilícito derivado de las conductas previstas en este artículo, transporte, almacene, distribuya, comercialice, adquiera o reciba por cualquier título combustibles, hidrocarburos, petrolíferos o petroquímicos.</p>
<p>Artículo 13. Se sancionará de 3 a 7 años de prisión y multa de 6,000 a 9,000 veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización vigente, a cualquier servidor público que en el ejercicio de sus funciones o con motivo de ellas, tenga conocimiento de la probable comisión de algún delito materia de esta Ley y no lo denuncie ante la autoridad competente.</p> <p>Sin correlativo.</p>	<p>Artículo 13. Se sancionará de 3 a 7 años de prisión y multa de 6,000 a 9,000 veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización vigente, a cualquier servidor público que en el ejercicio de sus funciones o con motivo de ellas, tenga conocimiento de la probable comisión de algún delito materia de esta Ley y no lo denuncie ante la autoridad competente.</p> <p>Se impondrá de 8 a 14 años de prisión y multa de 8,000 a 14,000 veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización vigente, al servidor público que, en el ejercicio de sus funciones o con motivo de ellas, en materias aduanera, portuaria, fiscal, energética o de seguridad vinculadas al sector de hidrocarburos, autorice, permita, facilite, encubra, altere, omita reportar o deje de verificar actos u operaciones con la finalidad de facilitar la comisión del delito previsto en el artículo 9 Bis de esta Ley o su ejecución.</p>

Lo anterior, independientemente de las sanciones aplicables conforme a la Ley General de Responsabilidades Administrativas.

Lo anterior, independientemente de las sanciones aplicables conforme a la Ley General de Responsabilidades Administrativas.

Por lo expuesto y fundado, se somete a consideración de esta Soberanía la siguiente:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY ADUANERA, DE LA LEY GENERAL DE RESPONSABILIDADES ADMINISTRATIVAS, DEL CÓDIGO PENAL FEDERAL Y DE LA LEY FEDERAL PARA PREVENIR Y SANCIONAR LOS DELITOS COMETIDOS EN MATERIA DE HIDROCARBUROS, EN MATERIA DE COMBATE INTEGRAL AL HUACHICOL FISCAL

Artículo Primero. Se adiciona un segundo párrafo al artículo 54; se adicionan las fracciones XV y XVI al artículo 176; se adiciona la fracción XIV al artículo 178 de la Ley Aduanera, para quedar como sigue:

Artículo 54. El agente aduanal y la agencia aduanal serán responsables de la veracidad y exactitud de los datos e información suministrados, de la correcta determinación del pago de las contribuciones, de la determinación del régimen aduanero de las mercancías, de su correcta clasificación arancelaria y de la exacta determinación del número de identificación comercial, así como de asegurarse que el importador o exportador cuenta con los documentos que acrediten fehacientemente el cumplimiento de sus obligaciones en materia de comercio exterior y en materia de regulaciones y restricciones no arancelarias que rijan para dichas mercancías, de conformidad con lo previsto por esta Ley y por las demás leyes y disposiciones jurídicas aplicables.

Tratándose de operaciones de importación de combustibles, hidrocarburos, petrolíferos, petroquímicos, lubricantes, aditivos o aceites minerales clasificados bajo las fracciones arancelarias que determine el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas de carácter general, el agente aduanal o la agencia aduanal tendrá, además, las obligaciones siguientes:

- I. Verificar que el importador cuente con el permiso vigente expedido por la autoridad competente que ampare el tipo, origen y volumen del producto declarado;**
- II. Corroborar, con la documentación técnica y comercial disponible, que las características del producto correspondan razonablemente a la fracción arancelaria declarada; y**

III. Abstenerse de promover el despacho cuando existan elementos objetivos que permitan presumir que el producto no corresponde a la descripción declarada o que la documentación presenta inconsistencias relevantes.

Artículo 176. Comete las infracciones relacionadas con la importación o exportación, quien introduzca al país o extraiga de él mercancías, en cualquiera de los siguientes casos:

I. a XIV. ...

XV. Declarando en el pedimento de importación una fracción arancelaria distinta a la que corresponde legalmente a los combustibles, hidrocarburos, petrolíferos o petroquímicos importados, cuando dicha declaración tenga por efecto eludir total o parcialmente el pago del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios o de cualquier otro impuesto al comercio exterior aplicable, independientemente de la denominación comercial o técnica bajo la que se presente el producto.

XVI. Presentando, transmitiendo electrónicamente o utilizando en el despacho aduanero pedimentos, manifiestos, declaraciones o documentos de transporte que contengan datos falsos, alterados o que reproduzcan sin autorización información de pedimentos previos, cuando dichos documentos amparen la importación de combustibles, hidrocarburos, petrolíferos o petroquímicos, o productos clasificados de manera distinta que resulten serlo conforme a análisis técnico o pericial.

Artículo Segundo. Se adiciona el artículo 64 Quinquies y se adiciona la fracción VIII al artículo 78 de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, para quedar como sigue:

Artículo 64 Quinquies. Incurrirá en falta administrativa grave el servidor público que, en el ejercicio de sus funciones o con motivo de ellas, en materias aduanera, fiscal, energética, portuaria o de seguridad vinculadas al sector de hidrocarburos:

I. Omite registrar, altere, sustituya, o permita la alteración, sustitución u omisión de información en los sistemas electrónicos oficiales relacionados con operaciones de importación, exportación, almacenamiento, transporte o comercialización de combustibles, hidrocarburos, petrolíferos o petroquímicos;

II. Autorice, permita o tolere el despacho aduanero, la descarga portuaria, la liberación de mercancías o el inicio de operaciones de almacenamiento sin haberse realizado los actos de verificación o análisis legalmente exigibles;

- III. Omite reportar a la autoridad competente, teniendo conocimiento fundado, operaciones sustentadas en documentación falsa, alterada o simulada relacionadas con combustibles, hidrocarburos, petrolíferos o petroquímicos; o**
- IV. Utilice su cargo, función o acceso a sistemas de información para beneficiar, proteger o encubrir operaciones de importación ilícita o fraudulenta de combustibles, hidrocarburos, petrolíferos o petroquímicos.**

Artículo 78. Las sanciones administrativas que imponga el Tribunal a los Servidores Públicos, derivado de los procedimientos por la comisión de faltas administrativas graves, consistirán en:

I. a VII. ...

VIII. Tratándose de la falta administrativa grave prevista en el artículo 64 Quinquies de esta Ley, podrá imponerse además inhabilitación para desempeñar empleos, cargos o comisiones en el servicio público por un periodo de diez a veinte años, atendiendo a la gravedad de la conducta, el nivel jerárquico del servidor público, el carácter doloso o por negligencia inexcusable de la conducta y el daño causado al erario o al servicio público.

Artículo Tercero. Se adiciona el inciso F a la fracción I y el inciso C a la fracción I Bis del artículo 217, y se adiciona un párrafo final al mismo artículo, del Código Penal Federal, para quedar como sigue:

Artículo 217.- Comete el delito de uso ilícito de atribuciones y facultades:

I.- El servidor público que ilícitamente:

A) a E) ...

F) Autorice, valide, permita, tramite o tolere actos, operaciones o gestiones vinculadas con la introducción al territorio nacional, despacho aduanero, almacenamiento, transporte, distribución o comercialización de combustibles, hidrocarburos, petrolíferos o petroquímicos, a sabiendas de que se sustentan en documentación falsa, alterada, simulada o que encubran el incumplimiento de obligaciones fiscales, aduaneras o regulatorias.

I Bis.- El servidor público que a sabiendas de la ilicitud del acto, y en perjuicio del patrimonio o del servicio público o de otra persona:

A) y B) ...

C) Siendo responsable de revisar, verificar, controlar, autorizar o reportar el cumplimiento de obligaciones fiscales, aduaneras, regulatorias o de trazabilidad aplicables a combustibles, hidrocarburos, petrolíferos o petroquímicos, se abstenga de hacerlo o altere, oculte o deje de reportar información, con el propósito de facilitar su introducción ilícita al territorio nacional o la elusión total o parcial del pago de contribuciones, aprovechamientos o cuotas compensatorias.

II y III. ...

...

...

Además de las sanciones previstas en este artículo, por la comisión de las conductas descritas en el inciso F de la fracción I y en el inciso C de la fracción I Bis, se impondrá al servidor público la destitución del empleo, cargo o comisión, así como la inhabilitación de cinco a quince años para desempeñar otro empleo, cargo o comisión públicos.

Artículo Cuarto. Se **adiciona** el artículo 9 Bis y se **reforma** el artículo 13 de la **Ley Federal para Prevenir y Sancionar los Delitos Cometidos en Materia de Hidrocarburos**, para quedar como sigue:

Artículo 9 Bis. Se sancionará a quien, con el propósito de introducir ilícitamente al territorio nacional combustibles, hidrocarburos, petrolíferos o petroquímicos, evadiendo total o parcialmente el pago de contribuciones o el cumplimiento de requisitos legales aplicables:

- I. Declare en el pedimento de importación una fracción arancelaria distinta a la que legalmente corresponda al producto importado;**
- II. Presente, transmita electrónicamente o utilice pedimentos, manifiestos, declaraciones de valor, certificados de análisis u otros documentos de despacho aduanero que contengan datos falsos, alterados o que reproduzcan sin autorización información de otras operaciones; o**
- III. Clasifique, declare o presente la mercancía como lubricantes, aditivos, aceites minerales, preparaciones antidetonantes u otros productos distintos, cuando conforme a su naturaleza fisicoquímica corresponda a combustibles, hidrocarburos, petrolíferos o petroquímicos.**

Las conductas previstas en este artículo se sancionarán de la siguiente manera:

- a) Cuando la cantidad sea menor o equivalente a 5,000 litros, se impondrá de 5 a 10 años de prisión y multa de 5,000 a 10,000 veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización vigente;
- b) Cuando la cantidad sea mayor a 5,000 litros y menor o equivalente a 500,000 litros, se impondrá de 10 a 15 años de prisión y multa de 10,000 a 15,000 veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización vigente;
- c) Cuando la cantidad sea mayor a 500,000 litros, se impondrá de 15 a 20 años de prisión y multa de 15,000 a 20,000 veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización vigente;
- d) Cuando no pueda determinarse el volumen, se impondrá de 15 a 20 años de prisión y multa de 15,000 a 20,000 veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización vigente, siempre que de las circunstancias objetivas del hecho existan elementos suficientes para presumir que la cantidad supera los 500,000 litros.

Se impondrán las mismas penas a quien, con conocimiento del origen ilícito derivado de las conductas previstas en este artículo, transporte, almacene, distribuya, comercialice, adquiera o reciba por cualquier título combustibles, hidrocarburos, petrolíferos o petroquímicos.

Artículo 13. Se sancionará de 3 a 7 años de prisión y multa de 6,000 a 9,000 veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización vigente, a cualquier servidor público que en el ejercicio de sus funciones o con motivo de ellas, tenga conocimiento de la probable comisión de algún delito materia de esta Ley y no lo denuncie ante la autoridad competente.

Se impondrá de 8 a 14 años de prisión y multa de 8,000 a 14,000 veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización vigente, al servidor público que, en el ejercicio de sus funciones o con motivo de ellas, en materias aduanera, portuaria, fiscal, energética o de seguridad vinculadas al sector de hidrocarburos, autorice, permita, facilite, encubra, altere, omita reportar o deje de verificar actos u operaciones con la finalidad de facilitar la comisión del delito previsto en el artículo 9 Bis de esta Ley o su ejecución.

Lo anterior, independientemente de las sanciones aplicables conforme a la Ley General de Responsabilidades Administrativas.

TRANSITORIOS

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

Segundo. El Servicio de Administración Tributaria, la Agencia Nacional de Aduanas de México y, en el ámbito de sus respectivas competencias, las demás autoridades administrativas involucradas, deberán emitir o adecuar las disposiciones de carácter general, lineamientos, criterios y protocolos necesarios para la debida aplicación del presente Decreto dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a su entrada en vigor.

Tercero. Los procedimientos administrativos y penales iniciados con anterioridad a la entrada en vigor del presente Decreto se substanciarán y resolverán conforme a las disposiciones vigentes al momento de la comisión de los hechos que les dieron origen.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a los 22 días del mes de Abril del año 2026

Atentamente,



Armando Tejada Cid
Diputado Federal

1. Subdirección de Salvaguardia Estratégica de Pemex, citada en: IDC Online. SAT exigirá complemento de CFDI para combatir el huachicol [Internet]. 30 de marzo de 2026 [citado 6 abr 2026]. Disponible en: <https://idconline.mx/fiscal-contable/2026/03/30/sat-exigira-complemento-de-cfdi-para-combatir-el-huachicol>
2. Mexicanos Contra la Corrupción y la Impunidad (MCCI). Huachicol fiscal: red de corrupción con AMLO y Sheinbaum [Internet]. Anuario de la Corrupción 2025 [citado 6 abr 2026]. Disponible en: <https://contralacorrupcion.mx/anuario-de-la-corrupcion-2025-gobierno-de-sheinbaum/huachicol-fiscal-corrupcion-mexico/>
3. PETROIntelligence, citada en: México Cuenta. Huachicol fiscal cuesta al gobierno 485 millones de pesos al día [Internet]. 13 abr 2025 [citado 6 abr 2026]. Disponible en: <https://www.mexicocuenta.mx/economia/huachicol-fiscal-cuesta-al-gobierno-485-millones-de-pesos-al-dia/>
4. Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP). Datos de recaudación IEPS 2023-2024, citados en: Bloomberg Línea. Huachicol fiscal: el problema multimillonario que se escurre por las fronteras de México [Internet]. 15 may 2025 [citado 6 abr 2026]. Disponible en: <https://www.bloomberglinea.com/latinoamerica/mexico/huachicol-fiscal-el-problema-multimillonario-que-se-escurre-por-las-fronteras-de-mexico/>
5. Petróleo y Energía. Pérdidas millonarias por huachicol solventarían a Pemex [Internet]. 23 sep 2025 [citado 6 abr 2026]. Disponible en: <https://petroleoenergia.com/industrias/oil-gas/perdidas-millonarias-por-huachicol-solventarian-a-pemex/>
6. Barnés de Castro F. Evolución del problema del huachicol y su impacto económico. Energía a Debate. Citado en: Meridiano.mx [Internet]. 29 oct 2025 [citado 6 abr 2026]. Disponible en: <https://meridiano.mx/2025/10/29/el-impacto-economico-del-huachicol-fiscal-o-importacion-illegal-de-combustibles/>
7. Verifigas / Bloomberg Línea. Ibidem referencia 4.
8. Bloomberg Línea. Ibidem referencia 4.
9. Onexpo Nacional / FGR Centro Federal de Inteligencia Criminal. Hay 8 puertos y 555 empresas ligadas al huachicol fiscal [Internet]. 11 sep 2025 [citado 6 abr 2026]. Disponible en: https://www.onexpo.com.mx/NOTICIAS/HAY-8-PUERTOS-Y-555-EMPRESAS-LIGADOS-AL-HUACHICOL-_9U6vH/
10. ONEXPO Nacional, citada en: IDC Online. Ibidem referencia 1.
11. Embajada de Estados Unidos en México, citada en: Infobae México. Así se transformó el huachicol fiscal [Internet]. 15 sep 2025 [citado 6 abr 2026]. Disponible en: <https://www.infobae.com/mexico/2025/09/15/asi-nacio-y-se-transformo-el-huachicol-fiscal-el-negocio-ilicito-que-cruzo-fronteras-y-corrompio-a-instituciones-mexicanas/>
12. Infobae México. Así operaba la red de huachicol fiscal vinculada al CJNG [Internet]. 9 abr 2025 [citado 6 abr 2026]. Disponible en: <https://www.infobae.com/mexico/2025/04/09/asi-operaba-la-red-de-huachicol-fiscal-vinculada-al-cjng-descubierta-tras-decomiso-de-buque-en-puerto-mexicano/>
13. El Universal / FGR Centro Federal de Inteligencia Criminal. Expediente citado en: Onexpo Nacional. Ibidem referencia 9.
14. MCCI. Huachicolera ligada al CJNG defraudó \$29 mil millones [Internet]. Mar 2026 [citado 6 abr 2026]. Disponible en: <https://contralacorrupcion.mx/huachicolera-ligada-al-cjng-defraudo-29-mil-millones-equivale-a-4-veces-la-estafa-maestra/>
15. MCCI. Confirma SAT: huachicollearon la mitad del decomiso gigante [Internet]. 8 ene 2026 [citado 6 abr 2026]. Disponible en: <https://contralacorrupcion.mx/confirma-sat-huachicollearon-la-mitad-del-decomiso-gigante/>
16. Reuters / Tribuna de México. Red de huachicol fiscal ligada al CJNG y a firmas de Estados Unidos [Internet]. 23 oct 2025 [citado 6 abr 2026]. Disponible en: <https://tribunademexico.com/huachicol-fiscal-cjng-estados-unidos/>
17. MCCI. Huachicolera defrauda \$3 mil millones en las narices del SAT [Internet]. Mar 2026 [citado 6 abr 2026]. Disponible en: <https://contralacorrupcion.mx/huachicolera-defrauda-3-mil-millones-en-las-narices-del-sat/>
18. MCCI. Los fantasmas del huachicol [Internet]. Nov 2024 [citado 6 abr 2026]. Disponible en: <https://contralacorrupcion.mx/los-fantasmas-del-huachicol/>
19. El Universal. Anticorrupción, tras la pista de huachicol fiscal en Pemex. Auditoría AU-47/2025 [Internet]. 12 may 2025 [citado 6 abr 2026]. Disponible en: <https://www.eluniversal.com.mx/nacion/anticorrupcion-tras-la-pista-de-huachicol-fiscal-en-pemex/>
20. La Silla Rota. Huachicol fiscal: desfalco millonario, alertas que nadie dio y sólo mandos medios en prisión [Internet]. 21 mar 2026 [citado 6 abr 2026]. Disponible en: <https://lasillarota.com/nacion/2026/3/21/huachicol-fiscal-desfalco-millonario-alertas-que-nadie-dio-solo-mandos-medios-en-prision-591401.html>
21. MCCI. Ibidem referencia 2.
22. Servicio de Administración Tributaria (SAT). Portal de Controles Volumétricos [Internet]. [citado 6 abr 2026]. Disponible en: https://www.sat.gob.mx/minisitio/ControlesVolumetricos/preguntas_frecuentes.html
23. Infobae México. Sheinbaum confirma participación de empresarios estadounidenses en ingreso de huachicol fiscal [Internet]. 23 oct 2025 [citado 6 abr 2026]. Disponible en: <https://www.infobae.com/mexico/2025/10/23/sheinbaum-confirma-participacion-de-empresarios-estadounidenses-en-ingreso-de-huachicol-fiscal-a-mexico/>
24. DUFREI. Huachicol fiscal: Involucra funcionarios y empresas de 3 países [Internet]. 24 oct 2025 [citado 6 abr 2026]. Disponible en: <https://www.dufrei.com/blog/noticias-2/huachicol-fiscal-involucra-funcionarios-y-empresas-de-3-paises-68>
25. Semanario ZETA. Red criminal de huachicol carcome a México [Internet]. 26 may 2025 [citado 6 abr 2026]. Disponible en: <https://zetatijuana.com/2025/05/red-criminal-de-huachicol-carcome-a-mexico/>



26. SAT / El Financiero. SAT exigirá nuevo CFDI a gasolineras a partir de abril [Internet]. 27 mar 2026 [citado 6 abr 2026]. Disponible en: <https://www.elfinanciero.com.mx/economia/2026/03/27/sat-exigira-nuevo-cfdi-a-gasolineras-en-combate-contra-huachicol/>
27. Surtidores LATAM. Huachicol fiscal: el enemigo invisible que drenó 177 mil millones de pesos al cierre de 2024 [Internet]. 28 jun 2025 [citado 6 abr 2026]. Disponible en: <https://surtidoreslatam.com/huachicol-fiscal-el-enemigo-invisible-que-dreno-177-mil-millones-de-pesos-al-cierre-de-2024/>
28. Tribuna de México. Ibídem referencia 16.

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY FEDERAL DE SEGURIDAD CARRETERA

El suscrito, diputado **Armando Tejeda Cid**, a nombre de las diputadas y los diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de la LXVI Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, fracción II, 73, fracciones XVII y XXIII, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como por los artículos 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración de esta Soberanía la **presente Iniciativa con proyecto de decreto por el que se expide la Ley Federal de Seguridad Carretera**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. La inseguridad carretera como problema de Estado

México cuenta con una red carretera federal que supera los 50,000 kilómetros de extensión, integrada por autopistas de cuota, carreteras libres y puentes de jurisdicción federal (1). A través de esta infraestructura se moviliza aproximadamente el 56 por ciento del total de la carga terrestre nacional y transitan diariamente millones de personas que dependen de las carreteras federales para desplazarse entre ciudades, acceder a servicios esenciales, trasladar productos agropecuarios e industriales y mantener la integración territorial del país (2). La red carretera federal no es solo un conjunto de caminos: constituye el sistema circulatorio de la economía mexicana y la conexión física entre comunidades, mercados y familias.

Sin embargo, la red carretera federal se ha convertido, a lo largo de las últimas dos décadas, en uno de los escenarios donde la actividad delictiva provoca mayores daños acumulados a la sociedad, a la economía y a la gobernabilidad territorial del Estado mexicano. Los delitos que se cometen en carreteras federales no son incidentes aislados ni actos de delincuencia menor: integran un fenómeno criminal complejo que comprende el robo sistematizado al autotransporte de carga, el asalto con violencia a operadores y pasajeros, la extorsión y el cobro de cuotas ilegales por parte de grupos del crimen organizado, el bloqueo de corredores estratégicos y, en los casos más graves, el secuestro, las lesiones y el homicidio de personas que se encontraban simplemente transitando por una vía federal (3,4,5).

Este fenómeno compromete simultáneamente bienes jurídicos de la mayor jerarquía constitucional. Afecta la seguridad pública, función del Estado conforme

al artículo 21 de la Constitución (6). Vulnere el derecho al libre tránsito garantizado por el artículo 11, pues la presencia criminal en tramos carreteros condiciona, limita o impide la circulación libre de personas y mercancías (7). Atenta contra la integridad personal y patrimonial de operadores, pasajeros y familias que dependen directa o indirectamente del transporte carretero. Daña la logística nacional, eleva costos de producción, distribución y seguros, desalienta la inversión y debilita la competitividad de México en un contexto donde la relocalización de cadenas de suministro globales —el fenómeno del nearshoring— demanda certidumbre, seguridad y confiabilidad logística (8,9).

Pero la inseguridad carretera no solo daña a empresas y a la economía en abstracto: golpea la vida cotidiana de las familias mexicanas. Las familias de los operadores del autotransporte viven con la incertidumbre diaria de si su padre, esposo o hijo volverá con vida de la carretera. Las familias que viajan en autobuses o vehículos particulares enfrentan el riesgo real de ser víctimas de asaltos en carreteras federales. Las familias que dependen de la llegada oportuna de alimentos, medicinas e insumos a sus comunidades padecen las consecuencias del desabasto provocado por robos y bloqueos. Las familias rurales que producen para el mercado nacional ven sus cosechas perderse cuando la mercancía no puede transitar con seguridad. Y las familias que habitan a lo largo de los corredores carreteros sufren la alteración de su vida cotidiana por la presencia criminal en las vías que atraviesan sus localidades (10,11,12).

La inseguridad carretera no es, pues, un asunto menor ni un problema que pueda resolverse con operativos temporales, despliegues mediáticos o anuncios coyunturales. Es un problema de Estado que exige una respuesta legislativa de naturaleza permanente, con instituciones obligadas, protocolos vinculantes, sistemas de información especializados, mecanismos de coordinación interinstitucional y herramientas de evaluación y rendición de cuentas. Esa respuesta legislativa hoy no existe en el ordenamiento jurídico mexicano. La presente iniciativa propone crearla.

2. Distinción conceptual indispensable

Para comprender con precisión el objeto de esta iniciativa, resulta imprescindible deslindar conceptos que frecuentemente se confunden en el debate público y legislativo: la seguridad vial, la movilidad, la seguridad pública en sentido amplio y la seguridad carretera frente a fenómenos delictivos.

La seguridad vial se ocupa de la prevención de accidentes de tránsito, la reducción de lesiones y muertes por siniestros viales, la regulación de la circulación

vehicular y la promoción de la cultura vial. Su marco normativo principal es la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, publicada en 2022, que establece las bases de coordinación entre los tres órdenes de gobierno para prevenir siniestros y proteger a los usuarios vulnerables de la vía (13). La seguridad vial atiende riesgos derivados de la velocidad, el estado mecánico de los vehículos, la señalización y las condiciones de la infraestructura, pero no tiene por objeto la prevención ni el combate de los delitos que se cometen en las carreteras.

La movilidad, reconocida como derecho fundamental por la reforma constitucional de diciembre de 2020 (14), es un concepto más amplio que abarca el derecho de las personas a desplazarse de manera eficiente, segura, sustentable e incluyente. Su orientación es predominantemente urbana y metropolitana, y su regulación no aborda la problemática delictiva en carreteras federales.

La seguridad pública, en su acepción constitucional más amplia, comprende la prevención del delito, la investigación y persecución para hacerla efectiva y la sanción de las infracciones, conforme al artículo 21 constitucional (6). La Ley General del Sistema Nacional de Seguridad Pública regula la arquitectura institucional del sistema —consejos, conferencias, bases de datos, certificación policial—, pero no desarrolla una política sectorial específica para la seguridad en carreteras federales (15).

La seguridad carretera delictiva, objeto de la presente iniciativa, se sitúa en la intersección entre la seguridad pública y la jurisdicción federal sobre vías generales de comunicación. Se refiere al conjunto de políticas, instituciones, protocolos, obligaciones y mecanismos de coordinación dirigidos a prevenir, disuadir, detectar, reaccionar y atender los fenómenos delictivos que ocurren en las carreteras federales: robo al autotransporte, asalto a pasajeros y operadores, extorsión, cobros ilegales, bloqueos criminales y toda forma de violencia asociada al tránsito de personas y mercancías en la red carretera federal.

Esta distinción tiene consecuencias jurídicas directas: la Ley Federal de Seguridad Carretera no es una ley de seguridad vial ni de movilidad. Es una ley que regula la obligación del Estado de garantizar que las carreteras federales sean espacios donde personas y mercancías puedan circular sin ser víctimas de delitos. Su expedición no genera duplicidades con las leyes vigentes, sino que llena un vacío normativo que ha permanecido abierto durante décadas.

II. LA INSEGURIDAD CARRETERA COMO FENÓMENO CRIMINAL COMPLEJO

1. Robo al autotransporte de carga

El robo al autotransporte de carga es la expresión delictiva más cuantificada y económicamente devastadora de la inseguridad carretera. De acuerdo con el Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, durante el período 2018-2024 se iniciaron en promedio más de 10,000 carpetas de investigación anuales por este delito a nivel nacional, con cifras que oscilaron entre los 9,000 y los 14,000 eventos reportados según el año y la fuente consultada (3,16). Sin embargo, la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga ha señalado reiteradamente que el subregistro es masivo: la cifra negra en este delito podría superar el 80 por ciento, dado que muchas empresas y operadores no denuncian por desconfianza en las autoridades, complejidad de los trámites o temor a represalias (17,18).

Si se considera que la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública del INEGI estima que en México la cifra negra general se ubica por encima del 93 por ciento (18), y que la Encuesta Nacional de Victimización de Empresas reporta niveles similares para delitos patrimoniales contra negocios (19), resulta razonable suponer que los eventos reales de robo al autotransporte son varias veces superiores a los que registran las estadísticas oficiales.

Los estados con mayor incidencia acumulada incluyen de manera consistente a Puebla, Estado de México, Veracruz, Guanajuato, Jalisco, Michoacán, Querétaro y Tlaxcala, que en conjunto concentran más del 70 por ciento de los eventos reportados (3,16). Corredores específicos como la autopista México-Puebla, la carretera Querétaro-San Luis Potosí, el corredor del Bajío, el eje México-Veracruz y tramos del centro-oriente del país son señalados recurrentemente como zonas de alto riesgo tanto por las cámaras del sector como por empresas especializadas en gestión de riesgo logístico (20,21).

La empresa Overhaul, referente internacional en inteligencia de riesgo para cadenas de suministro, ha documentado en sus informes anuales que México se mantiene como uno de los países con mayor incidencia de robo de carga en el continente americano, con pérdidas que afectan desde microempresarios del

autotransporte hasta corporaciones multinacionales con operaciones logísticas en territorio nacional (21,22). Las mercancías más sustraídas comprenden alimentos y bebidas, productos electrónicos, autopartes, materiales de construcción, combustibles, medicamentos y productos agropecuarios, lo que demuestra que este delito repercute en cadenas de suministro completas y, en última instancia, en los precios y el abasto de productos que llegan a las familias mexicanas (16,21).

El modus operandi se ha sofisticado notablemente. En la actualidad, el robo al autotransporte involucra con frecuencia redes de crimen organizado con capacidad de inteligencia, vigilancia de rutas, uso de inhibidores de señal GPS, vehículos de persecución, corrupción en puntos de inspección y logística propia para la redistribución de la mercancía robada (20,22). El operador del vehículo es sometido regularmente con armas de fuego, golpeado, atado y abandonado, y en los casos más graves, privado de su libertad o asesinado (23,24).

2. Asaltos a pasajeros y operadores

La violencia carretera no se circunscribe al robo de mercancías. Los asaltos a autobuses de pasajeros, vehículos particulares y operadores del autotransporte representan una amenaza directa a la seguridad de millones de personas que utilizan la red carretera. Según la ENVIPE del INEGI, las carreteras y el transporte público se encuentran entre los espacios donde la población mexicana percibe mayor inseguridad (18).

Los asaltos a autobuses se han documentado con particular gravedad en estados como Tamaulipas, Veracruz, Guerrero, Michoacán, Jalisco y San Luis Potosí (25,26). En muchos casos, los perpetradores detienen la unidad en un tramo carretero, abordan armados y despojan a todos los pasajeros de sus pertenencias, teléfonos, documentos y dinero. Los episodios más graves incluyen secuestros masivos, agresiones sexuales y homicidios vinculados a estos asaltos (26).

Para las familias que viajan por carretera —ya sea en autobús o en vehículo particular—, cada trayecto implica un cálculo de riesgo que no debería existir en un Estado que cumple con sus obligaciones constitucionales. Familias enteras que se desplazan a visitar parientes, a acudir a servicios médicos, a asistir a diligencias laborales o simplemente a realizar actividades recreativas, deben considerar si la carretera que van a transitar es segura, a qué horas conviene viajar y qué tramos evitar. Esta normalización del miedo es, en sí misma, una evidencia de la falla del Estado en garantizar la seguridad en las vías generales de comunicación (18,27).

Los operadores del autotransporte de carga y de pasajeros enfrentan condiciones laborales de riesgo que se han naturalizado de manera alarmante. Datos de organizaciones del sector indican que un operador de autotransporte de carga puede ser asaltado más de una vez a lo largo de su carrera profesional (23). La violencia repetida genera no solo pérdidas materiales, sino un daño psicológico acumulativo estrés postraumático, ansiedad, insomnio que afecta la calidad de vida del operador y de su núcleo familiar (24). La Alianza Nacional de Propietarios de Autotransporte ha documentado cómo el impacto emocional del asalto no termina cuando el operador llega a casa: las familias absorben la angustia, el miedo y la incertidumbre que cada jornada de trabajo impone (23,24).

3. Extorsión y cobros ilegales en tramos carreteros

La extorsión constituye una manifestación particularmente perniciosa del control criminal sobre las rutas carreteras. En diversas regiones del país, grupos delictivos han establecido sistemas de cobro ilegal las llamadas cuotas o derecho de piso que los transportistas deben pagar para poder transitar por determinados tramos sin ser agredidos (28,29). Este fenómeno ha sido denunciado por CANACAR, CONCAMIN, CAINTRA y la Asociación Mexicana de Empresas de Seguridad Industrial, que han documentado la existencia de redes de extorsión estructurada que operan en corredores de Michoacán, Guerrero, Tamaulipas, Chiapas, Veracruz, Zacatecas y otras entidades (29,30,31).

La extorsión carretera no es solo un costo económico: representa una forma de gobernanza criminal que disputa al Estado el control efectivo sobre las vías generales de comunicación. Cuando un grupo delictivo cobra peaje a los vehículos que transitan por una carretera federal, ejerce funciones que corresponden exclusivamente al Estado, lo que constituye una afrenta directa a la soberanía y a la gobernabilidad territorial (32). La Asociación Nacional de Empresas de Rastreo y Protección Vehicular ha indicado que la extorsión es uno de los factores que más contribuyen al incremento de los costos logísticos y a la percepción de riesgo entre los transportistas (33).

Para los pequeños y medianos transportistas y microempresas del autotransporte, la extorsión puede representar la diferencia entre la viabilidad económica y la quiebra. Estos operadores, que no cuentan con los recursos de las grandes flotillas para contratar seguridad privada o modificar rutas, absorben el costo de las cuotas ilegales directamente en sus ingresos familiares, empobreciendo a sus hogares y deteriorando sus condiciones de vida (17,33).

4. Bloqueos criminales y afectaciones a corredores estratégicos

Los bloqueos carreteros perpetrados por grupos del crimen organizado constituyen una de las expresiones más visibles del deterioro del control estatal sobre las vías generales de comunicación. Estos bloqueos, realizados mediante vehículos incendiados, piedras, barricadas y objetos pesados, interrumpen la circulación en tramos estratégicos durante horas o días, paralizando la actividad económica y atrapando a miles de personas (34,35).

Los estados más afectados por bloqueos criminales incluyen Jalisco, Michoacán, Guanajuato, Tamaulipas, Sinaloa, Chihuahua, Guerrero y Zacatecas (34,35). En octubre de 2019, los bloqueos en Culiacán, Sinaloa, tras la fallida detención de un líder del crimen organizado, paralizaron la ciudad y las carreteras de acceso durante horas, dejando a familias enteras atrapadas en sus vehículos y a comercios desabastecidos (36). En Jalisco, bloqueos simultáneos en múltiples puntos de la zona metropolitana y en carreteras federales han ocurrido repetidamente como represalia a operativos de seguridad, afectando a cientos de miles de personas (35,37). En Michoacán, los bloqueos vinculados a disputas territoriales entre grupos criminales han interrumpido corredores logísticos fundamentales para la industria aguacatera, citrícola y forestal del estado (38).

El impacto de cada bloqueo trasciende lo inmediato: genera pérdidas en horas-hombre, combustible desperdiciado, mercancía perecedera dañada, penalizaciones contractuales y, sobre todo, un deterioro acumulativo de la confianza en México como destino logístico confiable (35,39). Para las familias que quedan atrapadas en un bloqueo carretero, la experiencia puede implicar horas de incertidumbre, riesgo de deshidratación, necesidad de atención médica no disponible y una sensación profunda de desamparo frente a la incapacidad del Estado de garantizar su seguridad y su libre tránsito.

III. HISTORIA Y EVOLUCIÓN DEL PROBLEMA EN MÉXICO

1. Antecedentes históricos de la inseguridad carretera

La inseguridad en los caminos de México tiene raíces históricas profundas. Desde la época colonial, el bandidaje en caminos reales y rutas comerciales fue una constante que motivó la creación de cuerpos de seguridad específicos para la protección de viajeros y cargas. Los rurales del porfiriato, cuerpo de seguridad creado en 1861 y reorganizado bajo el régimen de Porfirio Díaz, tenían como una de sus funciones centrales la vigilancia de caminos y la persecución de bandidos (40,41).

Con la construcción de la red carretera moderna a partir de los años veinte del siglo pasado, la seguridad en carreteras fue progresivamente asumida como función federal. La Policía Federal de Caminos, creada en 1928, se convirtió en la institución emblemática de la seguridad carretera durante la mayor parte del siglo XX: sus elementos patrullaban las carreteras, atendían emergencias, verificaban el cumplimiento de la normatividad de tránsito y representaban la presencia del Estado en las vías federales (42). La Policía Federal de Caminos fue, durante décadas, el referente ciudadano de seguridad en carreteras.

Sin embargo, hacia finales del siglo XX, la corporación acumuló señalamientos de corrupción, obsolescencia operativa y penetración por parte de grupos delictivos, lo que motivó su reestructuración e integración en la Policía Federal Preventiva en 1999 y posteriormente en la Policía Federal en 2009 (42,43). La desaparición de la Policía Federal de Caminos como cuerpo autónomo marcó un punto de inflexión: la seguridad carretera dejó de tener una institución exclusivamente dedicada a ella y pasó a ser una función diluida dentro de un cuerpo policial de competencias amplias y diversificadas.

2. La etapa de la Policía Federal (2009-2019)

La Policía Federal, creada por ley publicada el 1 de junio de 2009, asumió las funciones de seguridad en carreteras como parte de su mandato general de prevención del delito y mantenimiento del orden público federal (43). Durante su existencia, la División de Seguridad Regional desarrolló operaciones de patrullaje carretero y mantuvo presencia en los principales corredores del país.

3. La transición a la Guardia Nacional

La Guardia Nacional fue creada mediante reforma constitucional publicada el 26 de marzo de 2019 (46). Absorbió las funciones, el personal y los recursos de la Policía Federal, incluyendo las funciones de seguridad en carreteras. La Ley de la Guardia Nacional establece entre sus atribuciones la vigilancia, identificación, monitoreo y rastreo en la red carretera federal (47).

La transición presentó dificultades. La Guardia Nacional nació con un componente predominantemente militar y con una orientación operativa que priorizó el despliegue territorial masivo sobre la especialización funcional (48). La seguridad carretera que requiere conocimiento específico de rutas, patrones delictivos en carreteras, coordinación con el sector transportista y presencia continua en tramos de riesgo quedó subsumida en una lógica de despliegue general. La reforma constitucional de 2024 que formalizó la adscripción de la Guardia Nacional a la Secretaría de la Defensa Nacional profundizó la orientación militar, generando interrogantes sobre la capacidad de un cuerpo castrense para desarrollar funciones de seguridad pública especializada como la protección de cadenas logísticas (49,50).

4. La evolución del fenómeno por sexenios

Durante el período 2012-2018 se implementaron estrategias de coordinación regional y se buscó un enfoque de prevención social de la violencia. Sin embargo, las cifras de robo al autotransporte se mantuvieron elevadas y el fenómeno se extendió geográficamente hacia el centro y sureste del país (16,52). La Auditoría Superior de la Federación documentó insuficiencias en cobertura de vigilancia y falta de indicadores de desempeño claros (45).

El sexenio 2018-2024 estuvo marcado por la creación de la Guardia Nacional y un discurso que enfatizó la reducción de la violencia. Se implementaron operativos específicos y se reportaron reducciones en las cifras de robo al autotransporte en algunos períodos (53). Sin embargo, las organizaciones del sector —CANACAR, ANTP, CONCAMIN, CAINTRA— señalaron reiteradamente que la percepción de inseguridad no disminuyó y que los transportistas continuaron siendo víctimas con alta frecuencia (17,39,54,55). El inicio de la administración 2024-2030 trajo un nuevo contexto institucional en el que la necesidad de una política de seguridad carretera legalmente estructurada resulta más evidente que nunca (49).

IV. QUÉ HA HECHO EL GOBIERNO FEDERAL Y POR QUÉ NO HA SIDO SUFICIENTE

1. Medidas, estrategias y operativos implementados

Es preciso reconocer con objetividad que el gobierno federal ha implementado diversas acciones para atender la inseguridad carretera. Estas incluyen el despliegue de elementos de la Guardia Nacional en tramos prioritarios, la instalación de puntos de revisión y bases operativas, operativos focalizados en corredores de alta incidencia, coordinación con entidades federativas a través de mesas de seguridad, y utilización de tecnología de vigilancia como cámaras, drones y sistemas de monitoreo (53,56).

Se han documentado operativos de seguridad carretera en tramos específicos del corredor del Bajío, la autopista México-Puebla, la carretera Querétaro-San Luis Potosí y otros corredores de alto riesgo. La Guardia Nacional ha reportado despliegues de miles de elementos en tareas de patrullaje carretero e informado sobre recuperación de vehículos robados, detención de presuntos responsables y aseguramiento de mercancías (53,57). La SICT ha implementado medidas relacionadas con la regulación del autotransporte, la verificación de unidades y la supervisión de centros de carga (56,58).

2. Resultados reportados oficialmente

Los informes gubernamentales han incluido datos sobre reducciones porcentuales en el robo al autotransporte en determinados períodos, cifras de vehículos recuperados, número de detenidos y operativos realizados (53,57). La narrativa oficial ha presentado una tendencia de mejora progresiva, destacando la presencia de la Guardia Nacional como factor disuasivo y la recuperación de tractocamiones, remolques y mercancía robada.

3. Insuficiencias estructurales de la respuesta gubernamental

Sin desconocer los esfuerzos, es necesario señalar por qué las acciones han sido estructuralmente insuficientes:

Ausencia de marco legal específico. Las acciones carecen de sustento normativo que las haga obligatorias, permanentes y evaluables. Los operativos dependen de decisiones administrativas discrecionales que pueden suspenderse sin consecuencia legal. No existe ley alguna que obligue a las autoridades federales a mantener niveles mínimos de seguridad en la red carretera, a elaborar mapas de

riesgo, a implementar protocolos de reacción inmediata ni a coordinar de manera permanente con el sector transportista (59,60).

Enfoque reactivo. Las medidas han sido predominantemente reactivas: se refuerzan tramos después de incrementos en la incidencia, después de protestas del sector o después de episodios mediáticos. No existe una estrategia preventiva de largo plazo que anticipe la evolución de los patrones delictivos (59,60).

Subregistro persistente. La cifra negra en delitos carreteros es masiva. La ENVIPE 2024 del INEGI estimó la cifra negra nacional en 93.3 por ciento para el conjunto de delitos (18). En el robo al autotransporte, estimaciones sectoriales sugieren niveles de subregistro superiores al 80 por ciento (17,19). Esta situación impide evaluar la dimensión real del problema y la efectividad de las acciones.

Insuficiencia de recursos desplegados. La Auditoría Superior de la Federación ha señalado que los recursos humanos y materiales destinados a vigilancia carretera son insuficientes para cubrir una red que supera los 50,000 kilómetros (1,45). El número de elementos asignados a patrullaje carretero resulta claramente inferior a lo requerido dada la magnitud territorial y la dispersión de los puntos de riesgo.

Falta de especialización. La Guardia Nacional no ha desarrollado una especialización funcional equivalente a la que tuvo la Policía Federal de Caminos. Los elementos desplegados en carreteras rotan frecuentemente hacia otras funciones, carecen de capacitación específica en la dinámica del autotransporte y no mantienen vínculos permanentes con el sector transportista (48,59).

Ausencia de evaluación y rendición de cuentas. No existen indicadores públicos, periódicos y verificables que permitan evaluar la efectividad de las acciones. Los resultados reportados oficialmente carecen de contraste independiente, de líneas base claras y de metodologías de medición consistentes (45,60).

4. La brecha entre narrativa oficial y experiencia del sector y las familias

Existe una brecha significativa entre la narrativa gubernamental y la experiencia cotidiana de quienes utilizan la red carretera. Mientras los informes oficiales presentan mejoras, CANACAR ha expresado que la inseguridad carretera sigue siendo la principal preocupación del autotransporte de carga (17,61). La ANTP señala que sus asociados continúan registrando pérdidas significativas por robo de carga y que los operadores siguen siendo víctimas de asaltos y extorsiones (39). CONCAMIN y CAINTRA insisten en la necesidad de una respuesta institucional más robusta (54,55).

Para las familias de los operadores, la brecha entre el discurso oficial y la realidad se mide en noches de angustia esperando la llamada que confirme que su familiar llegó con bien a destino. Para las familias que viajan por carretera, se mide en la decisión de no tomar ciertas rutas por temor. Para las familias consumidoras, se mide en el incremento de precios provocado por los sobrecostos logísticos de la inseguridad. La brecha no es una cuestión de percepción: se sustenta en datos que las propias organizaciones sectoriales documentan (17,19,39,61).

V. LA VOZ DEL SECTOR Y DE LAS FAMILIAS

1. Las exigencias del autotransporte

El sector del autotransporte ha formulado de manera reiterada y consistente un conjunto de exigencias al gobierno federal: mayor presencia de fuerzas de seguridad en tramos de alto riesgo con patrullaje permanente y no solo temporal; reacción efectiva e inmediata ante reportes de robos, asaltos o extorsiones; coordinación institucional efectiva entre Guardia Nacional, policías estatales, fiscalías y SICT; protección específica a los operadores, reconociendo su condición de vulnerabilidad; certeza en las rutas mediante información confiable sobre condiciones de seguridad; y reducción verificable de la violencia con indicadores transparentes (17,39,54,61,62).

2. Protestas, bloqueos y movilizaciones concretas de transportistas

La frustración del sector se ha traducido en múltiples protestas, bloqueos y movilizaciones documentadas:

Septiembre de 2023, Bajío (Guanajuato-Querétaro). Transportistas de la región del Bajío realizaron bloqueos en carreteras de Guanajuato y Querétaro para exigir mayor seguridad tras una serie de robos violentos que incluyeron el asesinato de operadores. Demandaron presencia inmediata del gobierno federal y amenazaron con paros indefinidos. Este episodio evidenció la profundidad del agravio del sector y la insuficiencia de las respuestas institucionales (63).

2022-2024, Puebla y Veracruz. Transportistas de carga de Puebla y Veracruz realizaron cierres de casetas de peaje y manifestaciones públicas para denunciar la inseguridad en la autopista México-Puebla y en corredores del centro-oriente del país, uno de los tramos con mayor incidencia de robo al autotransporte a nivel nacional. Exigieron patrullaje permanente, tiempos de respuesta medibles y coordinación con las empresas de rastreo (64,65).

2023, Michoacán. Productores y transportistas de aguacate y cítricos de Michoacán realizaron bloqueos y paros parciales para denunciar la extorsión y los cobros ilegales que grupos del crimen organizado imponen a los vehículos de carga que transitan por los corredores carreteros del estado. Las cuotas ilegales elevaban sustancialmente los costos de distribución y afectaban directamente los ingresos de las familias productoras (38,66).

2022-2023, Jalisco y Tamaulipas. Transportistas de Jalisco protestaron tras bloqueos criminales que dejaron varados a operadores durante horas sin auxilio de las autoridades. En Tamaulipas, organizaciones del autotransporte exigieron mayor seguridad en los corredores fronterizos ante el incremento de asaltos con violencia y extorsiones en tramos federales (35,67).

2024, diversas entidades. A lo largo de 2024, continuaron las movilizaciones de transportistas en estados como Chiapas, Oaxaca, Guanajuato y San Luis Potosí, demandando seguridad carretera, atención a víctimas y la expedición de un marco legal que obligue al Estado a garantizar la protección del autotransporte (68).

Estas protestas no son actos de rebeldía gremial: son expresiones legítimas de un sector que ha agotado los canales institucionales sin obtener una respuesta legislativamente estructurada. Cuando los trabajadores que mueven más de la mitad de la carga del país se ven obligados a detener sus actividades para exigir seguridad, el mensaje es inequívoco: el Estado no está cumpliendo con su obligación constitucional de garantizar las condiciones mínimas de seguridad en las vías generales de comunicación.

3. Empatía con operadores y sus familias

Detrás de cada cifra de robo, detrás de cada reporte de asalto, hay seres humanos cuyas vidas son afectadas de maneras que las estadísticas no reflejan. Los operadores del autotransporte salen de sus hogares cada jornada sabiendo que enfrentan un riesgo real de ser asaltados, extorsionados, golpeados, secuestrados o asesinados (23,24).

Las familias de los operadores padecen una incertidumbre crónica. Las esposas, las madres, los hijos viven cada jornada laboral con la angustia de no saber si su ser querido regresará con bien. La pérdida de un operador asesinado durante un robo no solo destruye un hogar emocionalmente: con frecuencia el operador es el sostén económico principal de la familia, y su muerte o incapacidad deja al núcleo familiar en situación de desamparo (23,24,69).

El miedo acumulado genera abandono del oficio.

Cada vez más operadores dejan la profesión por la inseguridad, lo que agrava el déficit de mano de obra calificada que el sector ya enfrenta: CANACAR ha estimado que México tiene un déficit de decenas de miles de operadores de autotransporte, y la inseguridad es uno de los factores que más contribuyen a esta escasez (69,70). Para las familias, el abandono del oficio implica buscar nuevas fuentes de ingreso, frecuentemente con menores remuneraciones y mayor precariedad.

Los pequeños transportistas —los llamados hombres-camión, propietarios de una o dos unidades que trabajan como empresarios independientes— son particularmente vulnerables. No disponen de escoltas, ni de sistemas de rastreo sofisticados, ni de pólizas de seguro robustas. Cuando su unidad es robada o dañada, pierden su patrimonio familiar, su herramienta de trabajo y su fuente de sustento. Para muchas de estas familias, un solo evento delictivo puede significar la ruina económica (17,33).

4. Afectaciones a familias usuarias y consumidoras

La inseguridad carretera afecta a millones de familias mexicanas que no son transportistas pero que dependen, directa o indirectamente, de la circulación segura de personas y mercancías por la red carretera federal.

Las familias que compran alimentos en mercados y tiendas pagan los sobrecostos generados por los robos y las extorsiones, que se trasladan al precio final de los productos (8,71). Las familias que necesitan medicamentos enfrentan episodios de desabasto cuando las cadenas de distribución farmacéutica son interrumpidas por robos o bloqueos (72). Las familias rurales que producen para el mercado nacional ven sus productos perecederos echarse a perder cuando la inseguridad impide el transporte oportuno de la cosecha (73,74). Las familias que habitan en comunidades a lo largo de corredores carreteros de alto riesgo viven con el temor de la violencia que las rodea y ven deteriorada su calidad de vida por la presencia criminal en su entorno cotidiano.

Las familias que dependen del transporte de pasajeros para desplazarse entre ciudades —trabajadores migrantes, estudiantes, pacientes que acuden a tratamientos médicos, personas que visitan a sus familiares— enfrentan un riesgo que el Estado debería prevenir. Para estas familias, la carretera no es solo una vía de comunicación: es el enlace con el empleo, la educación, la salud y los afectos. Cuando ese enlace se vuelve peligroso, toda la estructura de vida familiar se ve afectada (18,27).

5. Afectaciones al campo, productores y comercio

El sector agropecuario es particularmente vulnerable. Los productos perecederos —frutas, verduras, lácteos, cárnicos— dependen del transporte oportuno y seguro para llegar al mercado. Un camión de productos agrícolas robado o detenido por un bloqueo durante horas implica mercancía irrecuperablemente dañada, con pérdidas directas para productores que operan con márgenes mínimos (73,74). El Consejo Nacional Agropecuario y la SADER han documentado cómo la inseguridad carretera afecta los circuitos de distribución agropecuaria en estados como Sinaloa, Sonora, Michoacán, Jalisco, Guanajuato y Veracruz (73,74).

El comercio en general resiente los efectos: los incrementos en costos logísticos se trasladan a precios, afectando al consumidor final y contribuyendo a presiones inflacionarias. La distribución de medicamentos, materiales de construcción, insumos industriales y bienes de consumo se ve comprometida, con consecuencias que se distribuyen en toda la cadena productiva y comercial del país (8,55,71).

VI. IMPACTO ECONÓMICO, LOGÍSTICO Y TERRITORIAL

1. Costos para la economía nacional

Las pérdidas anuales por robo al autotransporte de carga se estiman en miles de millones de pesos, considerando el valor de la mercancía sustraída, los daños a las unidades vehiculares, los costos de aseguramiento, los tiempos muertos de operación y las afectaciones contractuales (17,75). CANACAR ha estimado que el costo integral de la inseguridad carretera para el sector puede representar hasta el equivalente de varios puntos porcentuales de los costos totales de operación del autotransporte, lo que se traduce en un encarecimiento estructural de la logística nacional (17,75).

Los costos de aseguramiento del autotransporte en México son de los más elevados de la región, debido al nivel de riesgo que enfrentan las unidades. La Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros ha registrado incrementos significativos en las primas de seguros de carga, y en corredores de alto riesgo las aseguradoras aplican sobretasas o rechazan la cobertura, obligando a las empresas a operar sin seguro o a asumir directamente el riesgo (75,76). Esto impacta tanto a las grandes flotillas como a los pequeños transportistas y, en última instancia, a las familias consumidoras que pagan precios más altos.

A los costos directos se suman los costos indirectos: inversión en seguridad privada, sistemas de rastreo, escoltas, modificación de rutas, pérdida de contratos y deterioro de la reputación logística del país (8,21,76). El Instituto Mexicano para la

Competitividad ha señalado que la inseguridad logística es uno de los factores que inciden en la competitividad de las entidades federativas y del país en su conjunto (77).

2. Cadenas de suministro y abasto

Las cadenas de suministro modernas operan bajo principios de justo a tiempo, eficiencia y confiabilidad. La inseguridad carretera introduce un factor de incertidumbre que las empresas no pueden controlar: un robo no solo implica la pérdida de mercancía, sino la interrupción de cadenas productivas que dependen de la llegada oportuna de insumos (8,9). En la industria automotriz, la electrónica, la farmacéutica y la alimentaria, una interrupción puede paralizar líneas de producción, generar desabasto y comprometer compromisos de exportación (55,71).

El abasto de bienes esenciales —alimentos, medicamentos, combustibles, gas— depende críticamente del funcionamiento seguro de la red carretera. Los bloqueos y el robo sistemático generan episodios de desabasto que afectan a la población, particularmente en regiones que dependen de pocas vías de acceso (34,72,74).

3. Corredores logísticos y desarrollo regional

Los grandes corredores logísticos —Bajío, Pacífico-Norte, Puebla-Veracruz, México-Guadalajara-Manzanillo, corredor fronterizo norte— conectan centros de producción con puertos, fronteras y centros de distribución (1,2). La inseguridad en estos corredores genera desigualdades territoriales: las regiones más afectadas enfrentan mayores costos logísticos, menor inversión y menor competitividad, profundizando las brechas de desarrollo (8,77). Para las familias que viven en esas regiones, la inseguridad carretera no es solo un dato económico: es una barrera al desarrollo de sus comunidades.

4. Nearshoring, T-MEC y certidumbre logística

México enfrenta una oportunidad histórica con la relocalización de cadenas de suministro. La proximidad con Estados Unidos, el T-MEC, la mano de obra calificada y la red de acuerdos comerciales hacen del país un destino privilegiado para la inversión productiva (9,78). Sin embargo, la inseguridad carretera representa un obstáculo real: las empresas multinacionales incluyen la seguridad logística como factor determinante en sus análisis de localización. Un país donde los camiones son asaltados, donde los bloqueos paralizan corredores y donde la extorsión es un costo



normalizado, difícilmente compite como destino logístico confiable frente a alternativas como Vietnam, India o países centroamericanos (8,9,21,78).

La expedición de una Ley Federal de Seguridad Carretera enviaría una señal institucional clara de que México toma en serio la protección de sus cadenas logísticas. Esa señal beneficiaría no solo a las grandes corporaciones, sino a las familias mexicanas que dependen del empleo, la inversión y la actividad económica que genera un entorno logístico confiable.

VII. INSUFICIENCIA DEL MARCO JURÍDICO VIGENTE

1. Por qué la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial no basta

La LGMSV, publicada en 2022, tiene por objeto la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad y sostenibilidad (13). Regula prevención de siniestros viales, protección de usuarios vulnerables de la vía, infraestructura vial y coordinación entre los tres órdenes de gobierno. No regula la protección del autotransporte frente al robo de carga, no establece protocolos ante asaltos carreteros, no contempla mapas de riesgo delictivo ni define obligaciones de patrullaje policial en la red carretera. Confundir seguridad vial con seguridad carretera delictiva sería confundir el riesgo de sufrir un accidente con el riesgo de ser víctima de un delito: fenómenos radicalmente distintos que requieren respuestas legislativas diferenciadas.

2. Por qué la Ley General del Sistema Nacional de Seguridad Pública no basta

La LGSNSP establece las bases de coordinación del Sistema Nacional de Seguridad Pública: composición del Consejo Nacional, conferencias, bases de datos, certificación policial, fondos de financiamiento (15). Es una ley de arquitectura institucional y coordinación general que no desarrolla políticas sectoriales específicas. No contiene disposiciones sobre seguridad carretera, no establece obligaciones de protección de la red vial federal frente al crimen, no define protocolos para delitos en carreteras ni contempla participación del sector transportista. La complejidad del fenómeno carretero requiere un desarrollo normativo sectorial que la ley general no puede proporcionar.

3. Por qué la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal no basta

La LCPAF regula la construcción, operación, explotación y conservación de los caminos y puentes federales, así como los servicios de autotransporte federal (79). Contiene disposiciones sobre concesiones, permisos, pesos y dimensiones, condiciones de operación y servicios auxiliares. Si bien toca tangencialmente la seguridad —en lo relativo a obligaciones de concesionarios y condiciones de operación—, estas disposiciones se orientan a la seguridad vial y la regulación administrativa, no a la protección integral frente a fenómenos delictivos. La LCPAF no establece obligaciones de vigilancia policial, protocolos de reacción ante robos ni coordinación con fuerzas de seguridad en clave anticrimen.

4. Vacío normativo específico

El análisis conjunto de las leyes vigentes permite identificar con precisión lo que falta en el ordenamiento jurídico federal (59,60): no existe ninguna disposición que obligue a elaborar mapas de riesgo delictivo de la red carretera; que defina protocolos de prevención, reacción y atención con tiempos de respuesta y responsabilidades claras; que establezca coordinación interinstitucional permanente y especializada para la seguridad carretera; que imponga obligaciones legales permanentes de patrullaje y vigilancia más allá de operativos discrecionales; que cree un sistema de información especializado; que establezca evaluación periódica con indicadores medibles; ni que garantice la participación institucionalizada del sector transportista. Este vacío es la expresión de una concepción fragmentada de la seguridad pública que no ha reconocido la especificidad del fenómeno carretero.

XII. CONCLUSIÓN

La inseguridad carretera en México ha dejado de ser un problema aislado para convertirse en una herida abierta que lastima todos los días a las familias mexicanas, debilita la economía nacional y erosiona la presencia misma del Estado en las vías generales de comunicación. No hablamos solamente de camiones robados, mercancías perdidas o rutas interrumpidas. Hablamos de madres y padres que viven con angustia cada vez que un operador sale de casa sin saber si volverá; de familias que ven afectado su ingreso porque el crimen les arrebató su herramienta de trabajo; de productores que pierden el fruto de su esfuerzo; de pasajeros que transitan con miedo; y de comunidades enteras que han aprendido a convivir con la violencia en caminos que tendrían que ser rutas de libertad, trabajo y esperanza.

México no puede aspirar a ser un país próspero si sus carreteras siguen siendo territorio de la extorsión, del robo y del miedo. No puede haber prosperidad donde no hay seguridad. No puede haber inversión ni desarrollo regional donde el crimen impone peajes ilegales, interrumpe corredores logísticos y pone en riesgo la vida de quienes trabajan. No puede haber verdadero bienestar para las familias mexicanas si el Estado no es capaz de garantizar que los alimentos, los medicamentos, los insumos y las mercancías lleguen a su destino con seguridad, oportunidad y certidumbre.

Las acciones emprendidas hasta ahora por el gobierno federal han sido insuficientes. No basta con operativos temporales, despliegues reactivos o anuncios coyunturales. México necesita pasar de la respuesta improvisada a la política de Estado; de la reacción dispersa a la coordinación obligatoria; del esfuerzo administrativo sin permanencia a una arquitectura legal clara, exigible y

evaluable. Porque cuando no existe un marco jurídico específico, la seguridad depende de la voluntad del momento; y cuando depende solo de la voluntad, las familias quedan desprotegidas frente a la omisión, la discrecionalidad y la falta de resultados.

Esta iniciativa parte de una convicción profundamente humanista y profundamente panista: la seguridad no es un privilegio, es una condición básica de libertad; el libre tránsito no es una concesión del poder, es un derecho; y el trabajo honesto de millones de mexicanas y mexicanos merece protección real, no discursos. Defender la seguridad carretera es defender a las familias, al campo, al comercio, a los transportistas, a los pasajeros, a los productores y a todas las personas que todos los días sostienen con su esfuerzo la vida económica y social del país.

Por ello, se somete a consideración de esta Soberanía la presente Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se expide la Ley Federal de Seguridad Carretera, con la certeza de que legislar en esta materia es legislar a favor de un México más seguro, más fuerte y más próspero. Un México donde las carreteras vuelvan a ser caminos para trabajar, producir, abastecer, viajar y salir adelante; donde los transportistas puedan desempeñar su labor con dignidad y sin miedo; donde las familias recuperen la tranquilidad; y donde el Estado mexicano cumpla plenamente su deber de proteger la vida, la libertad, el patrimonio y la esperanza de su gente.

Por lo expuesto y fundado, se somete a consideración de esta Soberanía la siguiente:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY FEDERAL DE SEGURIDAD CARRETERA

ARTÍCULO ÚNICO- Que expide la Ley Federal de Seguridad Carretera, suscrita por el Dip. Armando Tejada Cid y las y los diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, para quedar como sigue:

LEY FEDERAL DE SEGURIDAD CARRETERA

TÍTULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo Único

Artículo 1. La presente Ley es de orden público, interés general y observancia obligatoria en todo el territorio nacional, en el ámbito de la jurisdicción federal. Tiene por objeto establecer las bases, principios, obligaciones y mecanismos de coordinación para garantizar la seguridad frente a fenómenos delictivos en las carreteras federales de los Estados Unidos Mexicanos, entendidas como vías generales de comunicación.

Artículo 2. Son fines de esta Ley:

I. Proteger la vida, la integridad personal y el patrimonio de las personas que transitan por las carreteras federales;

II. Salvaguardar el autotransporte federal de carga, de pasajeros y sus servicios auxiliares frente a la actividad delictiva;

III. Garantizar las condiciones de seguridad necesarias para el libre tránsito de personas y mercancías en las vías generales de comunicación;

IV. Proteger las cadenas de suministro, el abasto nacional y la competitividad logística del país;

V. Fortalecer la gobernabilidad territorial del Estado mexicano sobre las carreteras federales;

VI. Establecer mecanismos de coordinación interinstitucional permanentes y especializados para la seguridad carretera;

VII. Generar información confiable, oportuna y accesible sobre la situación de seguridad en la red carretera federal, y

VIII. Asegurar la evaluación, la transparencia y la rendición de cuentas en la materia.

Artículo 3. Esta Ley se aplica a:

I. Las carreteras federales, incluyendo autopistas, carreteras libres, puentes y demás infraestructura vial de jurisdicción federal, conforme a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal;

II. Las autoridades federales con competencia en materia de seguridad pública, infraestructura, comunicaciones, transportes y procuración de justicia;

III. Los concesionarios de autopistas y puentes federales, en lo relativo a sus obligaciones de colaboración en materia de seguridad;

IV. Los usuarios de las carreteras federales, incluyendo operadores del autotransporte, pasajeros y público en general, en su calidad de sujetos protegidos por esta Ley.

Artículo 4. Para los efectos de esta Ley, se entiende por:

I. Carreteras federales: las vías generales de comunicación terrestres, incluyendo autopistas, carreteras libres, puentes y sus zonas laterales adyacentes, que se encuentran bajo jurisdicción federal conforme a la legislación aplicable;

II. Corredor carretero prioritario: el tramo o conjunto de tramos de carretera federal identificados como de alta incidencia delictiva o de importancia estratégica para la logística nacional, que requieren atención reforzada en materia de seguridad;

III. Estrategia: la Estrategia Federal de Seguridad Carretera a que se refiere el Título Tercero de esta Ley;

IV. FGR: la Fiscalía General de la República;

V. Guardia Nacional: la institución de seguridad pública de carácter federal prevista en el artículo 21 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;

VI. Mapa de riesgo: el instrumento de diagnóstico que identifica, georreferencia y clasifica los tramos de la red carretera federal según su nivel de incidencia delictiva;

VII. Mesa de Coordinación: la Mesa de Coordinación de Seguridad Carretera prevista en el Capítulo II del Título Segundo de esta Ley;

VIII. Operador: la persona física que conduce un vehículo de autotransporte federal de carga, de pasajeros o de servicios auxiliares;

IX. Plataforma: la Plataforma de Información de Seguridad Carretera prevista en el Título Quinto de esta Ley;

X. Protocolo: el instrumento normativo que define procedimientos, tiempos de respuesta, cadenas de mando y acciones específicas para la prevención, reacción o atención ante fenómenos delictivos en carreteras federales;

XI. Secretaría: la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana;

XII. Secretariado Ejecutivo: el Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública;

XIII. Seguridad carretera: el conjunto de acciones, políticas, obligaciones y mecanismos institucionales dirigidos a prevenir, disuadir, detectar, reaccionar y atender los fenómenos delictivos que ocurren en las carreteras federales;

XIV. SICT: la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, y

XV. Sistema Nacional: el Sistema Nacional de Seguridad Pública.

Artículo 5. La política federal de seguridad carretera se regirá por los principios de:

I. Legalidad;

II. Respeto a los derechos humanos;

III. Coordinación interinstitucional;

IV. Eficacia y oportunidad de la respuesta;

V. Prevención;

VI. Transparencia y rendición de cuentas;

VII. Participación del sector transportista;

VIII. Focalización territorial basada en evidencia;

IX. No discriminación, y

X. Perspectiva de género.

Artículo 6. La interpretación y aplicación de esta Ley se realizará de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los tratados internacionales de los que México sea parte y la legislación aplicable, favoreciendo en todo tiempo la protección más amplia de los derechos de las personas.

TÍTULO SEGUNDO

DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES Y LA COORDINACIÓN INSTITUCIONAL

Capítulo I

De las autoridades competentes y la distribución de atribuciones

Artículo 7. Son autoridades competentes para la aplicación de esta Ley:

- I. La Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana;**
- II. La Guardia Nacional;**
- III. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;**
- IV. La Fiscalía General de la República;**
- V. El Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, y**
- VI. Las demás autoridades federales que, conforme a sus atribuciones, tengan competencia en la materia.**

Artículo 8. Corresponde a la Secretaría:

- I. Formular, conducir y evaluar la Estrategia Federal de Seguridad Carretera;**
- II. Presidir la Mesa de Coordinación de Seguridad Carretera;**
- III. Coordinar las acciones de las autoridades federales en materia de seguridad carretera;**
- IV. Emitir los protocolos de prevención, reacción y atención en carreteras federales;**
- V. Identificar y declarar los corredores carreteros prioritarios, con base en los mapas de riesgo;**
- VI. Determinar los indicadores de evaluación de la política de seguridad carretera;**
- VII. Celebrar convenios de coordinación con entidades federativas y municipios;**
- VIII. Celebrar acuerdos de colaboración con cámaras, asociaciones y organizaciones del sector transportista;**

IX. Promover la participación del sector transportista en la definición de políticas de seguridad carretera;

X. Presentar ante el Congreso de la Unión el informe anual de seguridad carretera a que se refiere esta Ley, y

XI. Las demás que le confieran esta Ley y otras disposiciones aplicables.

Artículo 9. Corresponde a la Guardia Nacional, en materia de seguridad carretera:

I. Realizar acciones de patrullaje, vigilancia, identificación, monitoreo y rastreo en la red carretera federal;

II. Implementar los protocolos de prevención, reacción y atención en carreteras federales;

III. Mantener presencia operativa permanente en los corredores carreteros prioritarios;

IV. Atender de manera inmediata los reportes de delitos o situaciones de riesgo en carreteras federales;

V. Colaborar con la FGR en la preservación de indicios y escenas del delito en carreteras federales;

VI. Contribuir a la integración de la Plataforma de Información de Seguridad Carretera;

VII. Participar en la Mesa de Coordinación de Seguridad Carretera;

VIII. Auxiliar a las víctimas de delitos cometidos en carreteras federales conforme a los protocolos aplicables, y

IX. Las demás que le confieran esta Ley, la Ley de la Guardia Nacional y otras disposiciones aplicables.

Artículo 10. Corresponde a la SICT, en materia de seguridad carretera:

I. Proporcionar a la Secretaría la información técnica sobre la red carretera federal necesaria para la elaboración de los mapas de riesgo y la identificación de corredores prioritarios;

II. Incorporar criterios de seguridad carretera en las condiciones de las concesiones y permisos que otorgue en materia de autopistas, puentes y servicios de autotransporte federal;

III. Establecer, en coordinación con la Secretaría, las obligaciones mínimas de colaboración de los concesionarios de autopistas en materia de seguridad;

IV. Participar en la Mesa de Coordinación de Seguridad Carretera;

V. Contribuir a la integración de la Plataforma de Información de Seguridad Carretera con los datos de su competencia, y

VI. Las demás que le confieran esta Ley y otras disposiciones aplicables.

Artículo 11. Corresponde a la FGR, en materia de seguridad carretera:

I. Investigar y perseguir los delitos federales cometidos en las carreteras federales, conforme a la legislación penal y procesal aplicable;

II. Participar en la Mesa de Coordinación de Seguridad Carretera;

III. Contribuir a la integración de la Plataforma de Información de Seguridad Carretera con los datos estadísticos de su competencia, y

IV. Las demás que le confieran esta Ley y otras disposiciones aplicables.

Artículo 12. Corresponde al Secretariado Ejecutivo, en materia de seguridad carretera:

I. Integrar y sistematizar la información estadística de seguridad carretera en el marco del Sistema Nacional;

II. Garantizar la interoperabilidad de la Plataforma de Información de Seguridad Carretera con las bases de datos del Sistema Nacional;

III. Participar en la Mesa de Coordinación de Seguridad Carretera, y

IV. Las demás que le confieran esta Ley y otras disposiciones aplicables.

Capítulo II

De la coordinación interinstitucional federal

Artículo 13. Se establece la Mesa de Coordinación de Seguridad Carretera como instancia de articulación permanente entre las autoridades federales competentes para la planeación, implementación, seguimiento y evaluación de las acciones de seguridad carretera. La Mesa de Coordinación funcionará en el marco del Sistema Nacional de Seguridad Pública, sin constituir un organismo público adicional.

Artículo 14. La Mesa de Coordinación se integrará por:

- I. El titular de la Secretaría o la persona servidora pública que éste designe, quien la presidirá;**
- II. El titular de la Guardia Nacional o la persona servidora pública que éste designe;**
- III. El titular de la SICT o la persona servidora pública que éste designe;**
- IV. El titular de la FGR o la persona servidora pública que éste designe;**
- V. El titular del Secretariado Ejecutivo o la persona servidora pública que éste designe, y**
- VI. Los representantes de las demás autoridades federales que la Mesa determine necesarios para el cumplimiento de sus funciones.**

Artículo 15. La Mesa de Coordinación sesionará de manera ordinaria al menos una vez al mes y de manera extraordinaria cuando las circunstancias lo requieran. Las reglas de operación de la Mesa serán emitidas por la Secretaría.

Artículo 16. La Mesa de Coordinación tendrá las siguientes funciones:

- I. Articular las acciones de las autoridades federales en materia de seguridad carretera;**
- II. Dar seguimiento a la implementación de la Estrategia;**
- III. Analizar la información de la Plataforma y proponer acciones de mejora;**
- IV. Evaluar la efectividad de los protocolos y proponer su actualización;**
- V. Coordinar la respuesta institucional ante emergencias o crisis de seguridad en corredores carreteros, y**
- VI. Las demás que establezcan esta Ley y las reglas de operación que se emitan.**

Capítulo III

De la coordinación con entidades federativas y municipios

Artículo 17. La Secretaría podrá celebrar convenios de coordinación con las entidades federativas y los municipios para:

- I. Establecer mecanismos de colaboración en materia de seguridad en los tramos carreteros que atraviesen sus territorios;**

II. Compartir información relevante sobre incidencia delictiva en carreteras;

III. Coordinar operativos conjuntos en situaciones de emergencia, y

IV. Articular las acciones de seguridad carretera con las políticas locales de seguridad pública.

Artículo 18. Los convenios de coordinación respetarán las competencias de cada orden de gobierno y no podrán imponer obligaciones a las entidades federativas o municipios sin su consentimiento.

Capítulo IV

De la colaboración con el sector transportista y concesionarios

Artículo 19. La Secretaría establecerá mecanismos permanentes de interlocución con las cámaras, asociaciones y organizaciones del sector transportista para:

I. Recibir información sobre las condiciones de seguridad en la red carretera federal;

II. Conocer las demandas y propuestas del sector en materia de seguridad carretera;

III. Incorporar la experiencia y el conocimiento del sector en el diseño de políticas, protocolos y acciones de seguridad, y

IV. Informar sobre las acciones implementadas y sus resultados.

Artículo 20. Los concesionarios de autopistas y puentes federales colaborarán con las autoridades competentes en materia de seguridad carretera, conforme a las obligaciones que se establezcan en los títulos de concesión, en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y en los acuerdos de colaboración que celebren con la Secretaría y la SICT.

Artículo 21. La colaboración de los concesionarios podrá incluir, entre otros aspectos:

I. La operación y mantenimiento de sistemas de videovigilancia en los tramos concesionados;

II. La comunicación inmediata a las autoridades competentes de cualquier evento delictivo o situación de riesgo detectada;



III. La facilitación de infraestructura para la instalación de puntos de atención o bases operativas de la Guardia Nacional;

IV. La contribución con información estadística y operativa para la Plataforma, y

V. Las demás que se establezcan en los instrumentos jurídicos aplicables.

TÍTULO TERCERO

DE LA ESTRATEGIA FEDERAL DE SEGURIDAD CARRETERA

Capítulo I

De la Estrategia Federal de Seguridad Carretera

Artículo 22. La Secretaría formulará la Estrategia Federal de Seguridad Carretera, que constituirá el instrumento rector de la política federal en la materia. La Estrategia será aprobada por el titular de la Secretaría y tendrá una vigencia de seis años, pudiendo ser actualizada anualmente.

Artículo 23. La Estrategia contendrá, al menos:

- I.** Un diagnóstico integral de la situación de seguridad en la red carretera federal;
- II.** Los objetivos, metas e indicadores de la política federal de seguridad carretera;
- III.** Las líneas de acción para la prevención, disuasión, reacción y atención de fenómenos delictivos en carreteras;
- IV.** La identificación de los corredores carreteros prioritarios;
- V.** Los mecanismos de coordinación interinstitucional;
- VI.** Los criterios de asignación de recursos humanos y materiales;
- VII.** Las acciones de capacitación y profesionalización del personal asignado a funciones de seguridad carretera, y
- VIII.** Los mecanismos de seguimiento y evaluación.

Artículo 24. La Estrategia se elaborará con la participación de las autoridades integrantes de la Mesa de Coordinación y tomará en consideración las propuestas del sector transportista, las cámaras empresariales y los concesionarios de autopistas.

Capítulo II

De los corredores carreteros prioritarios

Artículo 25. La Secretaría identificará y declarará los corredores carreteros prioritarios con base en los mapas de riesgo, la información de la Plataforma y los criterios que establezca la Estrategia.

Artículo 26. Los corredores carreteros prioritarios recibirán atención reforzada que podrá incluir:

- I. Mayor presencia operativa de la Guardia Nacional;
- II. Implementación de puntos de vigilancia y control;
- III. Reforzamiento de los sistemas de monitoreo y comunicación;
- IV. Coordinación intensificada con las autoridades locales, y
- V. Las demás acciones que determine la Mesa de Coordinación.

Artículo 27. La declaratoria de corredores carreteros prioritarios se revisará semestralmente y se actualizará conforme a la evolución de la incidencia delictiva. La Secretaría publicará la lista de corredores prioritarios vigentes en los medios de difusión oficial que correspondan.

Capítulo III **De los mapas de riesgo delictivo**

Artículo 28. La Secretaría, en coordinación con la Guardia Nacional, la SICT, la FGR y el Secretariado Ejecutivo, elaborará y actualizará trimestralmente los mapas de riesgo delictivo de la red carretera federal.

Artículo 29. Los mapas de riesgo identificarán, georreferenciarán y clasificarán los tramos de la red carretera federal según su nivel de incidencia delictiva, considerando al menos:

- I. El número y tipo de delitos registrados;
- II. La frecuencia y temporalidad de los eventos delictivos;
- III. Los modos de operación identificados;
- IV. Las condiciones de infraestructura, visibilidad y comunicación del tramo;
- V. La densidad del tránsito vehicular y de carga, y
- VI. La información proporcionada por el sector transportista y los concesionarios.

Artículo 30. Los mapas de riesgo servirán como base para la toma de decisiones en materia de asignación de recursos, despliegue operativo, identificación de corredores prioritarios y diseño de protocolos. La información contenida en los mapas de riesgo que pueda comprometer la seguridad de las operaciones se clasificará conforme a la legislación en materia de transparencia y acceso a la información pública.

TÍTULO CUARTO DE LOS PROTOCOLOS DE ACTUACIÓN

Capítulo I

De los protocolos de prevención y disuasión

Artículo 31. La Secretaría emitirá protocolos de prevención y disuasión de delitos en carreteras federales que establecerán, al menos:

- I.** Los lineamientos de patrullaje preventivo en la red carretera federal;
- II.** Los criterios de presencia operativa mínima en los corredores carreteros prioritarios;
- III.** Los mecanismos de vigilancia tecnológica, incluyendo videovigilancia, sistemas de detección y comunicación;
- IV.** Las acciones de disuasión mediante presencia visible de las fuerzas de seguridad, y
- V.** Los mecanismos de difusión de alertas preventivas a los usuarios de las carreteras federales.

Artículo 32. Los protocolos de prevención y disuasión serán de observancia obligatoria para la Guardia Nacional y las demás autoridades federales en el ejercicio de sus funciones de seguridad carretera.

Capítulo II

De los protocolos de reacción inmediata

Artículo 33. La Secretaría emitirá protocolos de reacción inmediata ante eventos delictivos en carreteras federales que establecerán, al menos:

- I.** Los procedimientos de recepción, validación y canalización de reportes de emergencia;
- II.** Los tiempos máximos de respuesta;

III. Las cadenas de mando y comunicación;

IV. Los procedimientos de coordinación con las autoridades locales y los servicios de emergencia;

V. Los procedimientos de preservación de la escena del delito y aseguramiento de indicios, y

VI. Los mecanismos de comunicación con las víctimas y los afectados.

Artículo 34. La Guardia Nacional establecerá un mecanismo de recepción de reportes de emergencia en carreteras federales que operará las veinticuatro horas del día, los trescientos sesenta y cinco días del año. Dicho mecanismo será accesible mediante líneas telefónicas de emergencia, aplicaciones tecnológicas y los demás medios que se determinen.

Artículo 35. Ante un reporte de delito en curso o situación de riesgo inminente en una carretera federal, la Guardia Nacional desplegará la respuesta más inmediata posible conforme a los protocolos aplicables, con prioridad sobre otras actividades de menor urgencia.

Capítulo III

De los protocolos de atención y seguimiento

Artículo 36. La Secretaría emitirá protocolos de atención y seguimiento para los casos de delitos cometidos en carreteras federales, que establecerán, al menos:

I. Los procedimientos de atención inmediata a las víctimas;

II. La orientación para la presentación de denuncias;

III. La canalización a los servicios de salud, procuración de justicia y asistencia social que correspondan;

IV. El seguimiento institucional de los casos, y

V. Los mecanismos de retroalimentación al sector transportista sobre las acciones realizadas.

Artículo 37. Los protocolos a que se refiere este Título serán revisados al menos una vez al año y podrán ser actualizados en cualquier momento conforme a las necesidades operativas. Su desarrollo específico se establecerá en las disposiciones reglamentarias y lineamientos que emita la Secretaría.

TÍTULO QUINTO

DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN DE SEGURIDAD CARRETERA

Capítulo Único

Artículo 38. Se crea la Plataforma de Información de Seguridad Carretera como componente especializado integrado al Centro Nacional de Información del Sistema Nacional de Seguridad Pública. La Plataforma será administrada por el Secretariado Ejecutivo en coordinación con la Secretaría.

Artículo 39. La Plataforma tendrá por objeto:

- I.** Integrar, sistematizar y analizar la información sobre incidencia delictiva en carreteras federales;
- II.** Generar insumos para la elaboración y actualización de los mapas de riesgo;
- III.** Proveer información para la toma de decisiones de las autoridades competentes;
- IV.** Contribuir a la evaluación de la Estrategia y de los protocolos de actuación, y
- V.** Facilitar la coordinación interinstitucional mediante el intercambio oportuno de datos.

Artículo 40. Las autoridades competentes a que se refiere el artículo 7 de esta Ley proporcionarán a la Plataforma, de manera oportuna y en los términos que establezcan las disposiciones reglamentarias, la información de su competencia relativa a:

- I.** Delitos registrados en carreteras federales, desglosados por tipo, ubicación, fecha, hora y demás variables relevantes;
- II.** Acciones operativas realizadas;
- III.** Tiempos de respuesta;
- IV.** Resultados de los operativos y acciones de seguridad;
- V.** Denuncias recibidas y su estado procesal, y

VI. Cualquier otra información que resulte relevante para el cumplimiento de los fines de la Plataforma.

Artículo 41. La Plataforma será interoperable con los sistemas de información del Sistema Nacional de Seguridad Pública, conforme a los estándares técnicos que establezca el Secretariado Ejecutivo. El tratamiento de la información se sujetará a la legislación en materia de transparencia, acceso a la información pública y protección de datos personales.

Artículo 42. El sector transportista, los concesionarios de autopistas y cualquier persona podrán proporcionar información a la Plataforma mediante los mecanismos que se establezcan al efecto. La Secretaría promoverá la participación ciudadana y sectorial en la generación de información sobre seguridad carretera.

TÍTULO SEXTO DE LA PROTECCIÓN A OPERADORES, PASAJEROS, USUARIOS Y CARGA

Capítulo I

De la protección a operadores del autotransporte

Artículo 43. Las autoridades competentes, en el ámbito de sus atribuciones, adoptarán las medidas necesarias para proteger la vida, la integridad y el patrimonio de los operadores del autotransporte federal que circulan por las carreteras federales.

Artículo 44. La Guardia Nacional establecerá mecanismos de comunicación directa con los operadores del autotransporte que les permitan reportar situaciones de riesgo o delitos en curso. Estos mecanismos serán accesibles, sencillos y operarán de manera ininterrumpida.

Artículo 45. La Secretaría, en coordinación con la SICT y las organizaciones del sector transportista, promoverá programas de capacitación para los operadores del autotransporte sobre prevención de riesgos, conductas de autoprotección y uso de los mecanismos de reporte y comunicación.

Capítulo II

De la protección a pasajeros y usuarios

Artículo 46. Las autoridades competentes garantizarán las condiciones de seguridad necesarias para que los pasajeros del autotransporte federal y los

usuarios de las carreteras federales puedan transitar sin ser víctimas de fenómenos delictivos.

Artículo 47. La Secretaría difundirá entre los usuarios de las carreteras federales información sobre las condiciones de seguridad en los distintos tramos, las medidas de prevención aplicables y los medios disponibles para reportar emergencias, a través de los canales de comunicación que resulten más efectivos.

Capítulo III De la protección de la carga

Artículo 48. Las autoridades competentes adoptarán las medidas necesarias para proteger la carga que se transporta por las carreteras federales, en coordinación con el sector transportista y los concesionarios de autopistas.

Artículo 49. La Estrategia incluirá acciones específicas para la protección de la carga en los corredores carreteros prioritarios, considerando el tipo de mercancía, su valor, su importancia para el abasto nacional y los patrones delictivos identificados en los mapas de riesgo.

Artículo 50. La Secretaría promoverá el uso de tecnologías de rastreo, monitoreo y comunicación que contribuyan a la protección de la carga, en coordinación con el sector transportista y conforme a la legislación aplicable en materia de protección de datos personales.

Capítulo IV De la atención a víctimas

Artículo 51. Las personas que sean víctimas de delitos cometidos en carreteras federales recibirán atención conforme a lo establecido en la Ley General de Víctimas y demás disposiciones aplicables. Las autoridades competentes, en el ámbito de esta Ley, coadyuvarán en la orientación, canalización y seguimiento de los casos.

Artículo 52. Los protocolos de atención a que se refiere el Capítulo III del Título Cuarto de esta Ley incluirán procedimientos diferenciados para la atención de operadores del autotransporte, pasajeros y usuarios que hayan sido víctimas de delitos en carreteras federales, atendiendo a las características específicas de cada caso.

Artículo 53. La Secretaría promoverá la celebración de convenios con instituciones públicas y privadas para facilitar la atención médica, psicológica y jurídica de las

víctimas de delitos en carreteras federales,
particularmente en los corredores carreteros prioritarios.

TÍTULO SÉPTIMO
DE LA EVALUACIÓN, TRANSPARENCIA Y RENDICIÓN DE CUENTAS
Capítulo Único

Artículo 54. La Secretaría establecerá un sistema de indicadores para evaluar periódicamente la política federal de seguridad carretera. Los indicadores medirán, al menos:

- I. La evolución de la incidencia delictiva en la red carretera federal, desglosada por tipo de delito, corredor y entidad federativa;
- II. Los tiempos promedio de respuesta ante reportes de emergencia;
- III. La cobertura de vigilancia y patrullaje en la red carretera federal;
- IV. La percepción de seguridad del sector transportista y de los usuarios;
- V. El grado de cumplimiento de los protocolos de actuación, y
- VI. Los resultados de la coordinación interinstitucional.

Artículo 55. La Secretaría elaborará y presentará un informe anual de seguridad carretera que contendrá:

- I. Los resultados de los indicadores a que se refiere el artículo anterior;
- II. El estado de implementación de la Estrategia;
- III. Las acciones realizadas en los corredores carreteros prioritarios;
- IV. Los avances en la integración y funcionamiento de la Plataforma;
- V. Las acciones de coordinación realizadas, y
- VI. Las recomendaciones para la mejora de la política de seguridad carretera.

Artículo 56. El informe anual de seguridad carretera será presentado al Congreso de la Unión a más tardar el último día hábil del mes de marzo de cada año y será público. La Secretaría lo pondrá a disposición de la ciudadanía en su portal de internet y en la Plataforma Nacional de Transparencia.

Artículo 57. Las autoridades competentes garantizarán la publicidad de la información sobre seguridad carretera conforme a la legislación en materia de transparencia y acceso a la información pública, con las reservas que en su caso procedan para proteger la seguridad de las operaciones.

Artículo 58. Las personas servidoras públicas que incumplan las obligaciones previstas en esta Ley serán sujetas a las responsabilidades administrativas y, en su caso, penales que establezca la legislación aplicable.

TÍTULO OCTAVO DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Capítulo Único

Artículo 59. En lo no previsto por esta Ley, se aplicarán de manera supletoria la Ley General del Sistema Nacional de Seguridad Pública, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, la Ley de la Guardia Nacional y las demás disposiciones aplicables.

Artículo 60. Las erogaciones que se generen con motivo de la aplicación de esta Ley se sujetarán a la disponibilidad presupuestaria que apruebe la Cámara de Diputados en el Presupuesto de Egresos de la Federación para el ejercicio fiscal que corresponda, conforme a la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.

Artículo 61. El Ejecutivo Federal expedirá el reglamento de esta Ley dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a su entrada en vigor.

Artículo 62. La Secretaría emitirá los protocolos, lineamientos y demás disposiciones administrativas necesarias para la aplicación de esta Ley, en los plazos que establezcan los artículos transitorios.

TRANSITORIOS

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

Segundo. El Ejecutivo Federal expedirá el reglamento de la Ley Federal de Seguridad Carretera dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto.

Tercero. La Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana formulará la primera Estrategia Federal de Seguridad Carretera dentro de los ciento veinte días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto.

Cuarto. La Mesa de Coordinación de Seguridad Carretera se instalará dentro de los sesenta días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto.

Quinto. La Secretaría emitirá los protocolos de prevención, reacción y atención a que se refiere el Título Cuarto de la Ley dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto.

Sexto. La Plataforma de Información de Seguridad Carretera iniciará operaciones dentro de los doscientos cuarenta días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, conforme a los lineamientos que emita el Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública.

Séptimo. Los mapas de riesgo delictivo iniciales serán elaborados y publicados dentro de los ciento veinte días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto.

Octavo. El primer informe anual de seguridad carretera será presentado al Congreso de la Unión en el mes de marzo del año siguiente a la entrada en vigor del presente Decreto.

Noveno. Se derogan todas las disposiciones que se opongan al presente Decreto.



Palacio Legislativo de San Lázaro, a los 22 días del mes de Abril del año 2026

Atentamente,

**Armando Tejeda Cid
Diputado Federal**

REFERENCIAS

1. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. Anuario estadístico del sector comunicaciones y transportes 2023. México: SICT; 2024.
2. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Estadísticas de transporte: participación modal del autotransporte de carga. Aguascalientes: INEGI; 2023.
3. Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública. Incidencia delictiva del fuero común: cifras de robo al autotransporte de carga, 2018-2024. México: SESNSP; 2024.
4. Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana. Informes sobre seguridad pública y estrategia nacional de seguridad. México: SSPC; 2023-2024.
5. Guardia Nacional. Informes operativos sobre delitos en carreteras federales. México: GN; 2023-2024.
6. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Artículo 21. DOF 5 feb 1917 (últ. ref. 2024).
7. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Artículo 11. DOF 5 feb 1917 (últ. ref. 2024).
8. Cámara Nacional del Autotransporte de Carga. Impacto económico de la inseguridad en el autotransporte de carga. México: CANACAR; 2023.
9. Banco Interamericano de Desarrollo. Nearshoring y competitividad logística en América Latina. Washington: BID; 2023.
10. Alianza Nacional de Propietarios de Autotransporte. Testimonios sobre el impacto familiar de la inseguridad carretera. México; 2023.
11. Consejo Nacional Agropecuario. Efectos de la inseguridad carretera en familias productoras rurales. México: CNA; 2023.
12. Comisión Nacional de los Derechos Humanos. Recomendaciones sobre seguridad de pasajeros y familias en transporte carretero. México: CNDH; 2022.
13. Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. DOF 17 may 2022.
14. Decreto de reforma constitucional en materia de movilidad y seguridad vial. DOF 18 dic 2020.
15. Ley General del Sistema Nacional de Seguridad Pública. DOF 2 ene 2009 (últ. ref. 2024).
16. Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública. Series históricas de incidencia delictiva: robo al autotransporte, distribución por entidad federativa, 2015-2024. México: SESNSP; 2024.
17. Cámara Nacional del Autotransporte de Carga. Posicionamientos y comunicados sobre inseguridad carretera, 2022-2024. México: CANACAR; 2024.
18. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) 2024. Aguascalientes: INEGI; 2024.
19. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Encuesta Nacional de Victimización de Empresas (ENVE) 2022. Aguascalientes: INEGI; 2022.
20. FreightWatch International/Overhaul. Mexico Cargo Theft Intelligence Report. Austin, TX; 2022.
21. Overhaul. Cargo Theft Report: Mexico 2023. Austin, TX: Overhaul; 2023.
22. Overhaul. Global Supply Chain Risk Intelligence: Latin America 2024. Austin, TX: Overhaul; 2024.
23. Alianza Nacional de Propietarios de Autotransporte de la República Mexicana. Informe sobre condiciones laborales y riesgos de operadores. México; 2023.
24. Cámara Nacional del Autotransporte de Carga. Diagnóstico sobre violencia contra operadores de autotransporte. México: CANACAR; 2023.
25. Comisión Nacional de los Derechos Humanos. Informes sobre asaltos a autobuses de pasajeros en carreteras federales. México: CNDH; 2022.
26. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. ENSU: percepciones de inseguridad en transporte y carreteras. Aguascalientes: INEGI; 2024.
27. Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública. Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana: percepción en carreteras. México: SESNSP; 2024.
28. Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública. Incidencia delictiva: extorsión, 2018-2024. México: SESNSP; 2024.
29. Confederación de Cámaras Industriales de los Estados Unidos Mexicanos. Pronunciamientos sobre extorsión y cobros ilegales en transporte. México: CONCAMIN; 2023.
30. Cámara de la Industria de Transformación de Nuevo León. Posicionamientos sobre inseguridad logística y carretera. Monterrey: CAINTRA; 2023.
31. Asociación Mexicana de Empresas de Seguridad Industrial. Diagnóstico de seguridad en corredores industriales y carreteros. México: AMESIS; 2023.
32. Instituto Nacional de Ciencias Penales. Estudios sobre gobernanza criminal y control territorial. México: INACIPE; 2023.
33. Asociación Nacional de Empresas de Rastreo y Protección Vehicular. Informe anual de incidentes en el autotransporte. México: ANERPV; 2024.
34. Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana. Reportes sobre bloqueos carreteros. México: SSPC; 2023-2024.
35. Guardia Nacional. Informes sobre atención a bloqueos carreteros en Jalisco y Tamaulipas. México: GN; 2022-2024.
36. Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana. Informe sobre los eventos de Culiacán, octubre de 2019. México: SSPC; 2019.
37. Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública. Registro de bloqueos simultáneos en la zona metropolitana de Guadalajara. México: SESNSP; 2022.
38. Consejo Nacional Agropecuario. Impacto de bloqueos y extorsiones en corredores agrícolas de Michoacán. México: CNA; 2023.
39. Asociación Nacional del Transporte Privado. Posicionamientos sobre seguridad carretera y riesgos operativos, 2022-2024. México: ANTP; 2024.

40. Vanderwood PJ. Disorder and Progress: Bandits, Police, and Mexican Development. Wilmington: SR Books; 1992.
41. Hernández Chávez A. México: una breve historia. México: Fondo de Cultura Económica; 2012.
42. Secretaría de Seguridad Pública. Historia institucional de la Policía Federal de Caminos y la Policía Federal. México: SSP; 2012.
43. Ley de la Policía Federal. DOF 1 jun 2009 (abrogada).
44. Astorga L. Seguridad, traficantes y militares: el poder y la sombra. México: Tusquets; 2015.
45. Auditoría Superior de la Federación. Informes de resultados de fiscalización: seguridad pública, Policía Federal y Guardia Nacional, 2015-2023. México: ASF; 2024.
46. Decreto de reforma constitucional en materia de Guardia Nacional. DOF 26 mar 2019.
47. Ley de la Guardia Nacional. DOF 27 may 2019 (últ. ref. 2024).
48. Centro de Investigación y Docencia Económicas. Estudios sobre la transición Policía Federal-Guardia Nacional. México: CIDE; 2020.
49. Decreto de reforma constitucional en materia de adscripción de la Guardia Nacional a SEDENA. DOF 2024.
50. Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos. Observaciones sobre militarización de la seguridad pública en México. Ginebra: ACNUDH; 2023.
51. Guerrero Gutiérrez E. Security, Drugs, and Violence in Mexico: A Survey. Washington: Brookings Institution; 2011.
52. Secretaría de Gobernación. Programa Nacional para la Prevención Social de la Violencia y la Delincuencia 2014-2018. México: SEGOB; 2014.
53. Guardia Nacional. Informes de resultados de operativos de seguridad carretera, 2020-2024. México: GN; 2024.
54. Confederación de Cámaras Industriales. Impacto de la inseguridad en la competitividad industrial. México: CONCAMIN; 2024.
55. Cámara de la Industria de Transformación de Nuevo León. Afectaciones de la inseguridad a cadenas industriales. Monterrey: CAINTRA; 2024.
56. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. Acciones de coordinación en materia de seguridad del autotransporte. México: SICT; 2023.
57. Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana. Conferencias de prensa e informes sobre resultados en seguridad carretera. México: SSSP; 2022-2024.
58. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. Regulación y supervisión del autotransporte federal. México: SICT; 2023.
59. Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM. Análisis del marco jurídico de la seguridad pública: vacíos normativos sectoriales. México: IJ-UNAM; 2023.
60. Centro de Estudios de Derecho e Investigaciones Parlamentarias, Cámara de Diputados. Análisis sobre legislación de seguridad pública y vías generales de comunicación. México: CEDIP; 2023.
61. Cámara Nacional del Autotransporte de Carga. Agenda legislativa del sector autotransporte 2024. México: CANACAR; 2024.
62. Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo. Demandas de seguridad del transporte de pasajeros. México: CANAPAT; 2023.
63. Fuentes documentales sobre protestas de transportistas en el Bajío, Guanajuato-Querétaro, septiembre de 2023.
64. Fuentes documentales sobre movilizaciones de transportistas en Puebla por inseguridad en autopista México-Puebla, 2022-2024.
65. Fuentes documentales sobre cierres de casetas y protestas de transportistas en Veracruz, 2023.
66. Fuentes documentales sobre bloqueos de productores y transportistas en Michoacán por extorsión, 2023.
67. Fuentes documentales sobre protestas de transportistas en Tamaulipas por asaltos en corredores fronterizos, 2022-2023.
68. Fuentes documentales sobre movilizaciones de transportistas en Chiapas, Oaxaca, Guanajuato y San Luis Potosí, 2024.
69. Cámara Nacional del Autotransporte de Carga. Estudio sobre déficit y escasez de operadores de autotransporte en México. México: CANACAR; 2024.
70. Asociación Nacional del Transporte Privado. Diagnóstico sobre escasez de operadores y factores de abandono del oficio. México: ANTP; 2023.
71. Centro de Estudios de las Finanzas Públicas, Cámara de Diputados. Análisis del impacto de costos logísticos en precios al consumidor. México: CEFP; 2023.
72. Secretaría de Salud / Comisión Federal para la Protección contra Riesgos Sanitarios. Reportes sobre interrupciones en distribución de medicamentos por inseguridad en transporte. México: COFEPRIS; 2023.
73. Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural. Reportes sobre afectaciones al sector agropecuario por inseguridad y bloqueos carreteros. México: SADER; 2023.
74. Consejo Nacional Agropecuario. Impacto de la inseguridad carretera en el sector agroalimentario mexicano. México: CNA; 2023.
75. Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros. Estadísticas de siniestralidad en seguros de transporte de carga. México: AMIS; 2024.
76. Asociación Nacional de Empresas de Rastreo y Protección Vehicular. Análisis de costos de seguridad en el autotransporte. México: ANERP; 2023.
77. Instituto Mexicano para la Competitividad. Índice de competitividad estatal: componentes de seguridad y logística. México: IMCO; 2023.
78. Consejo Nacional de la Industria Maquiladora y Manufacturera de Exportación. Retos logísticos y de seguridad para el nearshoring en México. México: INDEX; 2023.
79. Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. DOF 22 dic 1993 (últ. ref. 2024).
80. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Artículo 73, fracción XVII. DOF 5 feb 1917 (últ. ref. 2024).
81. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Artículo 73, fracción XXIII. DOF 5 feb 1917 (últ. ref. 2024).
82. Tena Ramírez F. Derecho constitucional mexicano. 40a ed. México: Porrúa; 2012.

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 49, 53 Y 70, Y SE ADICIONA UN CAPÍTULO TERCERO BIS, A LA LEY GENERAL EN MATERIA DE DESAPARICIÓN FORZADA DE PERSONAS, DESAPARICIÓN COMETIDA POR PARTICULARES Y DEL SISTEMA NACIONAL DE BÚSQUEDA DE PERSONAS, EN MATERIA DE CONTROL PARLAMENTARIO Y CREACIÓN DE LA COMISIÓN BICAMERAL DE SEGUIMIENTO EN MATERIA DE BÚSQUEDA DE PERSONAS DESAPARECIDAS.

El suscrito, **diputado Armando Tejeda Cid**, a nombre de las diputadas y los diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, en la LXVI Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en los artículos 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta Soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto, por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley General en Materia de Desaparición Forzada de Personas, Desaparición Cometida por Particulares y del Sistema Nacional de Búsqueda de Personas, **en materia de control parlamentario del Sistema Nacional de Búsqueda y creación de la Comisión Bicameral de Seguimiento en materia de búsqueda de personas desaparecidas, al tenor de la siguiente:**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. La desaparición de personas en México: contexto histórico, causas estructurales y dimensión de la crisis

1.1 Una crisis actual

México enfrenta hoy la mayor crisis de desapariciones de personas de su historia contemporánea. De acuerdo con el Registro Nacional de Personas Desaparecidas y No Localizadas (RNPDNO), administrado por la Comisión Nacional de Búsqueda (CNB), desde 1952 se han registrado 394 mil 645 casos de personas desaparecidas en el país. De este universo histórico, 130 mil 178 permanecen con estatus de desaparecidas en los registros de 2006 a 2026, y 132 mil 534 no han sido localizadas en el total acumulado. (1)

Estas cifras fueron reconocidas por la propia presidenta de la República, Claudia Sheinbaum Pardo, durante la conferencia matutina del viernes 27 de marzo de 2026, en la que se presentó el 'Informe de la Estrategia de Búsqueda y Localización de Personas Desaparecidas'. En esa misma sesión, la titular del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (SESNSP), Marcela Figueroa Franco, informó que de cada 100 personas desaparecidas en un mes, en promedio 66 son localizadas. (2)

Frente a una cifra que debería producir urgencia institucional, el Gobierno Federal optó por presentarla como indicador de desempeño. Quienes suscribimos esta iniciativa rechazamos categóricamente ese encuadre. **Decir que 66 de cada 100 personas desaparecidas son localizadas no es un logro: significa que 34 familias por cada centenar siguen sin saber dónde están sus seres queridos.** Significa que el Estado falla a más de un tercio de las familias que lo necesitan. Significa, en términos absolutos, que decenas de miles de personas permanecen desaparecidas sin que ningún poder del Estado rinda cuentas de ello ante el Congreso de la Unión.

Para dimensionar el problema: los 130 mil 178 registros activos de 2006 a 2026 están divididos en tres grupos según la información disponible. El primer grupo, que representa el 36% del total —46 mil 742 personas—, no cuenta con datos suficientes para la búsqueda: en el propio registro oficial aparecen apodos como 'BBC', 'Juanito' o 'Niña', sin nombres completos ni fechas de nacimiento. La presidenta Sheinbaum reconoció esta realidad con las siguientes palabras: 'Si dice Juan, pero no tenemos ningún otro dato, es muy difícil buscar a esa persona'. Esa dificultad, debe subrayarse, es imputable exclusivamente a la negligencia de las autoridades que alimentan el registro, no a las familias. (2)

El segundo grupo, con el 31% del total —40 mil 308 personas—, tiene datos suficientes y actividad registrada después de la fecha de desaparición, lo que sugiere que pudieron haber retornado a su vida sin que la autoridad formalizara su localización. El tercer grupo, con el 33% restante —43 mil 128 personas—, son registros con datos suficientes sin actividad posterior: son quienes más urgentemente necesitan ser buscadas. De ellas, apenas 3 mil 869 cuentan con una carpeta de investigación formal. (3)

Ese último dato es devastador y constituye por sí solo el fundamento central de esta iniciativa: **de 43 mil 128 personas desaparecidas con datos para ser buscadas, el 91% no tiene siquiera una carpeta de investigación abierta.** Las fiscalías registraron a los desaparecidos y luego se olvidaron de ellos. Y el Congreso, hasta ahora, no tiene ningún mecanismo formal para exigir rendición de cuentas sobre esa omisión.

La crisis actual no es producto de un sexenio ni de una administración. Es el resultado de más de veinte años de fallas acumuladas, en las que cada gobierno federal agravó, negó o administró el problema sin resolverlo.

Durante el gobierno de Enrique Peña Nieto, México vivió los años más oscuros en términos de impunidad frente a la desaparición forzada. La tragedia de los 43 normalistas de Ayotzinapa, ocurrida en 2014, visibilizó ante el mundo la existencia de fosas clandestinas, la colusión entre crimen organizado y autoridades del Estado, y la incapacidad o complicidad de las instituciones para investigar. Fue bajo esa administración que, tras la presión sostenida de los colectivos de familiares, se aprobó en 2017 la Ley General en Materia de Desaparición Forzada de Personas hoy objeto de esta iniciativa, que creó el Sistema Nacional de Búsqueda, la Comisión Nacional de Búsqueda y el RNPDO. (5)

El gobierno de Andrés Manuel López Obrador (2018-2024) heredó esta crisis e incumplió sus compromisos con las familias. De acuerdo con datos del RNPDO documentados por Proceso, las desapariciones aumentaron 56% al comparar los primeros once meses del gobierno de Sheinbaum con el primer año de López Obrador: 13 mil 520 víctimas contra 8 mil 665 en 2018. Y en el periodo completo del sexenio, la desaparición forzada creció 65% según datos del Registro analizados por El Economista en marzo de 2025. (6)

El episodio más grave del sexenio de López Obrador en esta materia no fue solo el incremento de las cifras, sino la manipulación deliberada de los registros. En agosto de 2023, la entonces titular de la CNB, Karla Quintana, renunció al cargo luego de que el presidente presentara 'otros datos' que contradecían el registro oficial. En noviembre de ese año, en un seminario del Colegio de México, Quintana reveló el motivo real de su salida: el gobierno estaba realizando un censo —operado por la Secretaría de Bienestar, no por autoridades especializadas— con el objetivo de reducir la cifra oficial de personas desaparecidas. Advirtió que se corría el riesgo de dar de baja a personas solo con un indicio de localización, eliminar registros por homónimos, o borrar entradas por errores tipográficos menores 'con tal de reducir el número'. (7)

Ese censo fue la Estrategia Nacional de Búsqueda Generalizada (ENBG). En enero de 2026, el proyecto periodístico A dónde van los desaparecidos reveló que la estrategia fue silenciosamente abandonada por el gobierno de Sheinbaum, agobiada por una suma de 'graves errores': falsificación de firmas de víctimas en los cuestionarios, pérdida de centenares de formularios realizados a familias, y borrado de nombres del registro sin proceso formal. Nadie fue sancionado. Las familias no fueron informadas. El tema simplemente salió de la agenda pública. (8)

El 27 de marzo de 2026, el Gobierno Federal presentó su primera estrategia formal sobre desapariciones. Sin embargo, la forma en que se comunicaron las cifras generó alarma entre los organismos de derechos humanos. La afirmación de que desde la creación del RNPDO el 66% de las personas ha sido localizada —262 mil 111 personas mezcla casos históricos de décadas pasadas con casos recientes, y no distingue entre localizaciones atribuibles a la acción del Estado y localizaciones producidas por la acción de las propias familias, los colectivos de buscadoras o el cruce de datos administrativos. (2)

El Centro de Derechos Humanos Miguel Agustín Pro Juárez advirtió que acotar la cifra de personas desaparecidas a 43 mil 128 'minimiza la dimensión de una crisis que tiene rostro y que no se resuelve con búsquedas administrativas en registros públicos'. La organización señaló que las localizaciones presentadas por el Gobierno no son necesariamente atribuibles a acciones del Estado, sino en gran medida a la labor de las propias familias y los colectivos buscadores. (9)

La presidenta Sheinbaum confirmó que la titular del Secretariado Ejecutivo 'está todos los días hablando con los fiscales estatales' para que actualicen sus registros. Este dato, más que un logro, desnuda una realidad estructural documentada

desde hace años: las fiscalías obedecen a los gobernadores, no a la federación, y no lo hacen por iniciativa propia. Entre octubre de 2024 y marzo de 2026, se cumplieron 286 órdenes de aprehensión por delitos de desaparición. Esto equivale a un detenido por cada 463 víctimas del periodo. (2)

En los primeros once meses del gobierno de Sheinbaum, las desapariciones aumentaron 56% en comparación con el primer año de López Obrador, lo que sitúa al actual sexenio en una trayectoria que podría superar a su antecesor en términos absolutos. (6)

El Observatorio sobre Desaparición e Impunidad (ODIM), proyecto conjunto del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, FLACSO-México, la Universidad de Oxford y la Universidad de Minnesota, fundado por la investigadora Karina Ansolabehere, ha documentado que la desaparición en México no es un fenómeno homogéneo: existen distintos regímenes de violencia trata de personas, reclutamiento forzado, ajuste de cuentas del crimen organizado, desaparición forzada por agentes del Estado que demandan respuestas institucionales diferenciadas. La intervención de múltiples dependencias sin coordinación real genera 'choques de interés que frenan acciones urgentes para localizar a las personas desaparecidas', según ha concluido el propio ODIM. (3)

La presión sostenida de los colectivos de familiares, las recomendaciones del Comité de la ONU contra las Desapariciones Forzadas (CED) y la jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) forzaron, en 2017, la aprobación de la Ley General en Materia de Desaparición Forzada de Personas, Desaparición Cometida por Particulares y del Sistema Nacional de Búsqueda de Personas (LGMDFP). Dicha ley creó el Sistema Nacional de Búsqueda, la Comisión Nacional de Búsqueda (CNB) y el Registro Nacional de Personas Desaparecidas y No Localizadas (RNPDNO). Fue la primera vez en la historia del país que se reconoció legalmente la doble naturaleza del fenómeno: la desaparición forzada por agentes del Estado y la desaparición cometida por particulares. (4)

La SCJN ha desarrollado una jurisprudencia progresiva en la materia. En el Amparo en Revisión 1077/2019, la Primera Sala estableció el carácter vinculante de las acciones urgentes del CED-ONU para el Estado mexicano y precisó la obligación de las autoridades de buscar a los desaparecidos con debida diligencia cualificada. En el Amparo en Revisión 51/2020, resuelto el 10 de agosto de 2022, la Sala reafirmó que la desaparición forzada es una violación grave de derechos humanos que vulnera los derechos a la libertad, la integridad personal, la identidad y la vida, y estableció el deber del Estado de buscar con vida a los desaparecidos bajo un principio de presunción de vida. Más recientemente, en el Amparo Directo en Revisión 5887/2025, resuelto en febrero de 2026, el Pleno ordenó a los juzgadores aplicar enfoque diferencial con perspectiva de género e interseccionalidad en casos de desaparición forzada de mujeres defensoras. (5)

En el Amparo en Revisión 439/2023, la Primera Sala determinó que el Congreso de Michoacán incurrió en una omisión legislativa absoluta al no expedir la ley estatal

de declaración especial de ausencia, violando así obligaciones convencionales del Estado mexicano. Esta sentencia tiene una implicación directa para la presente iniciativa: el Poder Judicial ha reconocido de manera expresa que la omisión de los órganos legislativos en materia de desaparición de personas constituye una violación de derechos humanos susceptible de control judicial. (6)

La LGMDFP ha sido objeto de tres reformas importantes: 2021, 2022 y la más reciente de julio de 2025 (DOF 16-07-2025). Esta última reforma introdujo la obligación de abrir carpeta de investigación desde el primer reporte, creó la Plataforma Única de Identidad y fortaleció los mecanismos de coordinación entre fiscalías y comisiones de búsqueda. Sin embargo, ninguna de estas reformas ha cerrado la brecha estructural más importante: la ausencia de un mecanismo de supervisión parlamentaria periódica y vinculante sobre el Sistema Nacional de Búsqueda. (4)

El informe sobre Impunidad en Delitos de Desaparición en México publicado por Impunidad Cero en 2023 documentó que la tasa de impunidad para los delitos de desaparición en México es del 99%. Entre 2019 y 2022, se registraron 35,669 desapariciones, mientras los poderes judiciales locales emitieron apenas 141 sentencias condenatorias. Los estados de Aguascalientes, Chiapas, Ciudad de México, Guerrero, Oaxaca, Quintana Roo y Yucatán no reportaron una sola sentencia condenatoria por desaparición cometida por particulares o desaparición forzada en ese periodo. (7)

Un estudio publicado en el Boletín Mexicano de Derecho Comparado del IJ-UNAM (García-Castillo, Rodríguez González y Vázquez Barrera, 2024), que analizó las sentencias disponibles sobre desaparición de personas, documentó: escasez de sentencias condenatorias, dificultad de acceso a las resoluciones, confusión en la aplicación de los tipos penales, prevalencia de la prueba testimonial sobre la pericial, ausencia de metodología científica de investigación, e ineficacia estructural de los ministerios públicos para investigar el fenómeno. La investigación señaló que las fiscalías no investigan las 'estructuras institucionales y sociales de corrupción e impunidad que propician y hacen sistemáticas' las desapariciones. (8)

La propia conferencia del 27 de marzo de 2026 confirmó el problema: de los 43,128 casos activos con datos suficientes para la búsqueda, solo 3,869 tienen carpeta de investigación abierta, y 286 órdenes de aprehensión fueron cumplidas en 17 meses. Eso equivale a un detenido por cada 463 víctimas del periodo. Como señaló un análisis de opinión publicado el 29 de marzo de 2026: 'Las fiscalías registraron a los desaparecidos y luego se olvidaron de ellos'. (9)

La siguiente tabla integra datos del RNPDO correspondientes a los periodos de cada gobierno federal, con base en la ficha estadística elaborada por el Grupo Parlamentario del PAN y en los datos presentados por el SESNSP el 27 de marzo de 2026:

Gobierno	Periodo	Desapariciones registradas	Promedio anual	Nota
Felipe Calderón Hinojosa	2007-2012	16,976	~2,829	Inicio de la militarización; escalamiento del crimen organizado
Enrique Peña Nieto	2013-2018	32,461	~5,410	Se duplican las desapariciones; Ayotzinapa 2014; se aprueba la Ley General 2017
Andrés Manuel López Obrador	2019-2024	56,092 (2019-2024)	~9,349	65% de aumento vs Peña Nieto; mayor impunidad; despido de Karla Quintana
Claudia Sheinbaum Pardo	oct 2024-2025	14,002 solo en 2025	~16,800 (proy. anual)	Año más alto en la historia; 56-67% más que primer año de AMLO

Fuente: SESNSP/RNPDO. (10)

El siguiente cuadro permite visualizar la tendencia de aceleración de las desapariciones en los siete años de gobiernos de la Cuarta Transformación:

Año	Personas desaparecidas	Variación vs 2019
2019	8,417	Línea base
2020	7,964	-5.4%
2021	8,097	-3.8%
2022	8,186	-2.7%
2023	10,383	+23.3%
2024	13,045	+54.9%
2025	14,002	+66.4%
TOTAL 4T	70,094	Supera en más del doble al sexenio de Peña Nieto

Fuente: RNPDNO/CNB. Datos presentados en conferencia de prensa del 27 de marzo de 2026. (11)

El 2025 cerró como el año con mayor número de desapariciones registradas en la historia del RNPDNO: 14,002 casos, cifra que representa un incremento del 66.4% respecto del primer año del gobierno anterior. En términos acumulados, en los siete años de gobiernos de la Cuarta Transformación (2019-2025) desaparecieron 70,094 personas, más del doble de las 32,461 registradas en el sexenio de Peña Nieto y cuatro veces las 16,976 del sexenio de Calderón. (10)

El perfil demográfico de las víctimas refleja patrones de violencia estructural que deben ser atendidos desde una perspectiva interseccional:

Variable	Datos del universo histórico (394,763 registros)	Datos período activo 2006-2026 (130,178 registros)
Por sexo	78% hombres; 22% mujeres (presentados en conferencia 27 mar 2026)	103,299 hombres; 28,872 mujeres

Variable	Datos del universo histórico (394,763 registros)	Datos período activo 2006-2026 (130,178 registros)
Grupo de edad más afectado	15-19 años: 84,780 registros (el más alto)	Jóvenes de 15 a 29 años concentran la mayoría
Niñas 10-14 años	27,725 mujeres vs 12,150 hombres (relación 2.3:1)	Patrón consistente con trata de personas y explotación sexual
Jóvenes 15-19 años	55,428 mujeres vs 29,260 hombres (relación 1.9:1)	Mayor vulnerabilidad de mujeres adolescentes
Michoacán (acumulado histórico)	7,642 desaparecidas y no localizadas; 4,974 localizadas con vida; 701 localizadas sin vida	6to. lugar nacional. Zonas críticas: Morelia, Uruapan, Zamora, Apatzingán

Fuente: SESNSP, marzo 2026. (10)

La desproporción en el rango de 10 a 19 años donde las niñas y adolescentes superan en número a los hombres en una relación de hasta 2.3 a 1 es un indicador inequívoco de la vinculación entre desaparición y trata de personas con fines de explotación sexual. El Observatorio sobre Desaparición e Impunidad del IJ-UNAM ha documentado que cada régimen de violencia requiere una respuesta institucional diferenciada, y que la trata es uno de los fenómenos menos investigados dentro del universo de las desapariciones. (3)

En el acumulado histórico del RNPDO, las tres entidades con mayor número de casos son Estado de México, Tamaulipas y Jalisco. Michoacán ocupa el sexto lugar nacional, con 7,642 registros históricos de personas desaparecidas y no localizadas. Solo en los últimos dos años registrados —2024 y 2025— la entidad reportó 857 y 862 desapariciones respectivamente, lo que indica que la tendencia no solo no se ha revertido, sino que mantiene su nivel más alto en la historia reciente del estado. (10)

El 27 de marzo de 2026, la presidenta Claudia Sheinbaum presentó en su conferencia matutina el 'Informe de la Estrategia de Búsqueda y Localización de Personas Desaparecidas'. La titular del SESNSP, Marcela Figueroa Franco, presentó las cifras del RNPDO con corte al 27 de marzo de 2026. Los datos oficiales son los siguientes: (11)

- 394,763 registros históricos de personas desaparecidas desde 1952 (distintas fuentes reportan entre 394,645 y 394,763 según el momento de corte).
- 132,572 personas con estatus de desaparecidas y no localizadas en el total acumulado.

- 262,191 personas localizadas (66% del total histórico).
- De las localizadas: 92 de cada 100 estaban con vida; 96 de cada 100 sin vinculación a un delito.
- Del universo de 2006 a 2026 (130,178 registros activos): 46,742 sin datos suficientes (36%); 40,308 con actividad posterior (31%); 43,128 sin actividad ni carpeta (33%).
- De esos 43,128 casos activos: solo 3,869 tienen carpeta de investigación.
- De octubre 2024 a marzo 2026: 31,946 personas localizadas; 286 órdenes de aprehensión cumplidas.

El Gobierno Federal presentó como indicador de capacidad institucional el dato de que 66 de cada 100 personas reportadas como desaparecidas en un mes son localizadas. Esta cifra debe leerse en contexto. Primero: la mayoría de las 96 de cada 100 localizaciones 'sin vinculación a un delito' se deben a ausencias voluntarias o cruces de datos administrativos —trámites ante el INE, el SAT, registros de matrimonio— no a acciones de búsqueda activa del Estado. Segundo: el Centro de Derechos Humanos Miguel Agustín Pro Juárez (Centro Prodh) advirtió el mismo día que 'acotar a 43,128 el número de personas desaparecidas minimiza la dimensión de una crisis que tiene rostro y que no se resuelve con búsquedas administrativas en registros públicos'. (13)

El dato más revelador de la crisis no está en el 66% de localizaciones: está en el dato inverso. **De cada 100 familias que reportan una desaparición, 34 siguen sin respuesta. Con 132,572 personas desaparecidas en el registro, eso significa más de 45,000 familias en espera permanente, sin carpeta de investigación, sin agente ministerial asignado, sin respuesta del Estado.** (11)

El propio informe oficial reveló que de los 43,128 casos activos con datos suficientes para la búsqueda, el 71% fue registrado por las propias fiscalías. Esto significa que las instituciones con la obligación legal de investigar registraron las desapariciones y no abrieron investigación. La presidenta confirmó que la titular del SESNSP 'está todos los días hablando con los fiscales estatales' para que actualicen sus registros. Este dato, que fue presentado como un esfuerzo de coordinación, es en realidad la confesión de que el Sistema no funciona de manera autónoma ni con la disciplina institucional que la ley exige. (9)

La historia del RNPDO es la historia de un instrumento diseñado para registrar una tragedia que los gobiernos han querido hacer ver más pequeña. En agosto de 2023, la ex titular de la CNB, Karla Quintana, renunció al cargo luego de que el presidente López Obrador presentara 'otros datos' que contradecían el registro oficial. En noviembre de ese año, en un seminario del Colegio de México, Quintana denunció que el gobierno impulsaba un censo operado por la Secretaría de Bienestar para reducir la cifra oficial, con riesgo de dar de baja a personas solo con indicios de localización o por homónimos 'con tal de reducir el número'. (14)

En enero de 2026, A dónde van los desaparecidos reveló que la Estrategia Nacional de Búsqueda Generalizada (ENBG) impulsada por López Obrador fue silenciosamente abandonada por el gobierno de Sheinbaum, afectada por falsificación de firmas en cuestionarios, pérdida de centenas de formularios y borrado de nombres del registro sin proceso formal. Nadie fue sancionado. Las familias no fueron informadas. El tema salió de la agenda pública sin ningún acto formal de rendición de cuentas. (15)

La revisión metodológica del 27 de marzo de 2026, que acota el universo activo a 43,128 casos, reproduce en parte la misma lógica: reencuadrar las cifras para que parezcan manejables. No hay nada ilegítimo en depurar un registro con errores eso es necesario, pero la metodología de cruce de datos con el INE y el SAT sin verificación presencial ni participación activa de las familias no puede sustituir la búsqueda real ni puede usarse para declarar 'localizadas' a personas cuyo paradero no ha sido confirmado de manera fehaciente. (13)

El 5 de marzo de 2025, el colectivo Guerreros Buscadores de Jalisco descubrió el rancho Izaguirre en Teuchitlán, Jalisco. En ese predio identificado como un centro de adiestramiento y exterminio del Cártel Jalisco Nueva Generación se hallaron más de 1,800 evidencias materiales: prendas de ropa, calzado, mochilas, documentos personales. El hallazgo lo realizó un colectivo de familiares, no el Estado. La Fiscalía General del Estado de Jalisco publicó las evidencias en una hoja de cálculo. Una red de hacktivistas Tejer.Red tuvo que crear una plataforma digital para que las familias pudieran buscar objetos de sus desaparecidos. (16)

El proyecto periodístico 'Las Prendas Hablan', que lanzó un formulario para que familias identificaran prendas, recibió hasta el 25 de febrero de 2026 más de 59,361 consultas a su catálogo. El patrón que emerge de las respuestas es sistemático: en los casos reconocidos, las personas desaparecidas habían recibido falsas ofertas de trabajo antes de desaparecer, en su mayoría jóvenes varones. Un año después del hallazgo, las familias siguen exigiendo respuestas. Las investigaciones de la Fiscalía de Jalisco avanzan sin ritmo ni transparencia para las familias. (16)

El caso de Teuchitlán es el símbolo de un Estado que llega después. La sociedad civil colectivos, periodistas, hacktivistas ha construido las herramientas de búsqueda que el Estado debería proveer. El Congreso de la Unión tiene la responsabilidad de garantizar que esa situación no continúe sin supervisión parlamentaria.

De acuerdo con el informe publicado por Artículo 19 el 28 de marzo de 2026, desde el año 2010 se han registrado al menos 43 casos de personas buscadoras asesinadas o desaparecidas en México: 35 asesinadas y 8 desaparecidas. De las 35 personas asesinadas, 25 fueron ejecutadas durante los gobiernos de la Cuarta Transformación: 12 en el sexenio de López Obrador y, al corte del informe, 8 en el gobierno de Sheinbaum. Las mujeres representan la mayoría de las víctimas: 25 de los 43 casos. (17)

La coordinadora de Prevención de Artículo 19, Jessica Alcázar, advirtió que el sexenio de Claudia Sheinbaum se perfila como 'uno de los más letales para las personas buscadoras'. El 2025 cerró como el año más peligroso registrado, con 11 agresiones letales. Los estados con mayor concentración de violencia contra buscadoras son Guanajuato, con 11 casos; Sinaloa y Jalisco, con 4 cada uno; Michoacán, Sonora y Veracruz, con 3 en cada entidad. (17)

La última buscadora asesinada al momento de presentar esta iniciativa es Rubí Patricia Gómez Tagle, del colectivo Corazones Unidos por una Misma Causa, en Mazatlán, Sinaloa, ejecutada el 27 de febrero de 2026. Había empezado a buscar a su hijo Édgar Daniel, desaparecido el 29 de mayo de 2025, apenas nueve meses antes de ser asesinada. Ese mismo día, la presidenta de la República realizaba una gira oficial por Sinaloa. No mencionó su nombre en ningún momento de la visita. El caso de Gómez Tagle es el segundo que afecta al colectivo Corazones Unidos en menos de seis meses: el 14 de octubre de 2025, María de los Ángeles Valenzuela — también integrante del colectivo fue privada de la libertad por hombres armados. De ella no se sabe nada hasta la fecha. (18)

Artículo 19 ha señalado que la violencia contra las buscadoras no es aleatoria: tiene la finalidad de 'inhibir la búsqueda de personas desaparecidas por parte de los colectivos'. El Comité contra las Desapariciones Forzadas de la ONU (CED) ha recomendado expresamente que las personas buscadoras sean reconocidas como defensoras de derechos humanos y reciban protección estatal efectiva. El Mecanismo para la Protección de Personas Defensoras de la Secretaría de Gobernación ha ignorado esta recomendación. (17)

El 28 de marzo de 2026, mientras miles de aficionados acudían al partido amistoso México-Portugal en el Estadio Banorte primera actividad en la sede mundialista en el marco de los preparativos para el FIFA World Cup 2026, cerca de diez madres buscadoras de la Ciudad de México se manifestaron en las inmediaciones del estadio con pancartas, fichas de búsqueda y fotografías de sus familiares. Su consigna sintetizó la contradicción de fondo: '¡México campeón, en desaparición!'. En el transcurso de la protesta, fichas de búsqueda colocadas en instalaciones del Tren Ligero aledañas al estadio fueron retiradas, lo que los colectivos interpretaron como una medida de imagen institucional frente a la vitrina internacional. (19)

Vanessa, madre de Ana Ameli desaparecida el 12 de julio de 2025 en la zona del Ajusco sintetizó el reclamo de todas las familias: 'Nos dicen que tengamos paciencia, pero ¿cómo se le pide paciencia a una madre que no sabe dónde está su hija?' Esa pregunta no tiene respuesta en ninguna hoja de cálculo, en ningún cruce de datos con el SAT. Tiene respuesta solo con búsqueda real, investigación seria y supervisión institucional.

Al 31 de agosto de 2025, 6,769 personas habían sido reportadas como desaparecidas en Michoacán, de las cuales 338 permanecían sin localizar. Solo en 2024 se registraron 857 desapariciones; en 2025, 862. La violencia del crimen

organizado en la entidad con epicentros en Uruapan, Apatzingán, Zamora y la Tierra Caliente ha convertido a Michoacán en una de las entidades con mayor impunidad relativa: registra el sexto mayor número de desapariciones del país pero sus fiscalías locales están entre las que menos carpetas de investigación abren. (10)

El colectivo Buscando Tus Pasos, fundado por Olivia Guzmán —cuyo hijo Ezequiel Sosa desapareció hace casi una década sin que se sepa nada de él—, representa a más de cincuenta mujeres michoacanas que buscan en soledad. El 27 de diciembre de 2025, en la Parroquia del Santuario de la Virgen de Guadalupe de Pátzcuaro, se reunieron para celebrar una misa de fin de año. Alma Rodríguez, que busca a su hijo Ángel Alejandro desaparecido en Uruapan el 13 de septiembre de 2024, dijo: 'Nosotros no celebramos Navidad. Desde el año pasado que mi hijo desapareció, no celebramos ya nada. Todo se nos rompió, todo se nos acabó'. (12)

María Herrera Magdaleno, originaria de Pajacuarán, Michoacán, ha pasado quince años buscando a cuatro de sus ocho hijos desaparecidos. En 2023, la revista Time la incluyó entre las 100 personas más influyentes del mundo. Que la persona que mejor representa la lucha contra la desaparición en México sea una madre michoacana que tuvo que convertirse en investigadora, activista y vocera internacional porque el Estado falló en lo fundamental, **dice más de la crisis de institucionalidad que cualquier estadística.**

La LGMDFP es una de las leyes de mayor impacto en el sistema jurídico mexicano desde la perspectiva de los derechos humanos. Sin embargo, contiene una brecha estructural que ninguna de sus reformas ha resuelto: **el Poder Legislativo Federal no tiene ningún mecanismo institucional para supervisar el cumplimiento de esta ley.** Los informes que genera el Sistema Nacional de Búsqueda van al propio Sistema. La información circula en un ciclo cerrado que no permite escrutinio externo. El Congreso solo se entera de la situación cuando el Ejecutivo decide presentar un informe, con la metodología que el Ejecutivo decide, en el momento que el Ejecutivo decide.

El Observatorio sobre Desaparición e Impunidad del IJJ-UNAM ha concluido que los avances institucionales son limitados precisamente porque la intervención de múltiples dependencias sin supervisión genera 'choques de interés que frenan acciones urgentes'. La propuesta de crear una Comisión Bicameral de Seguimiento no crea una nueva burocracia: crea el espacio de rendición de cuentas que el sistema no tiene. (3)

El artículo 70 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos es fundamento suficiente para crear, mediante ley ordinaria, una comisión bicameral de seguimiento. El precedente más sólido es la Comisión Bicameral del Sistema de Inteligencia Nacional, creada por los artículos 56 a 60 de la Ley de Seguridad Nacional (DOF 31 enero 2005) sin reforma constitucional, operando desde hace más de veinte años sin impugnación de fondo. La SCJN ha reconocido, en el Amparo en Revisión 439/2023, que los órganos legislativos tienen obligaciones

activas en materia de desaparición de personas derivadas de compromisos convencionales del Estado mexicano. La omisión legislativa en esta materia es susceptible de control judicial. (6)

La cláusula de no subordinación —que replica la fórmula del artículo 45, párrafo final, de la propia LGMDFP— blinda la iniciativa ante impugnaciones basadas en la autonomía constitucional de la FGR. El control parlamentario en su dimensión informativa y de rendición de cuentas no implica subordinación jerárquica: implica transparencia, y la transparencia no erosiona la autonomía sino que la legitima. (5)

La iniciativa propone cuatro modificaciones articuladas a la LGMDFP:

1. Reforma al artículo 53, fracción V: añadir como destinatario del informe trimestral de la CNB a la Comisión Bicameral, con obligación de publicidad.
2. Reforma al artículo 49 para adicionar una nueva fracción XVII y recorrer la subsecuente.
3. Adición de la fracción XXV Ter al artículo 70: obligación de las Fiscalías Especializadas de proporcionar información a la Comisión Bicameral con cláusula de no subordinación.
4. Adición del Capítulo Tercero Bis al Título Tercero (artículos 64 Bis a 64 Sexies): creación y regulación de la Comisión Bicameral de Seguimiento en Materia de Búsqueda de Personas Desaparecidas.

La Comisión Bicameral tendrá: integración de 3 senadores y 3 diputados con representación proporcional; presidencia rotativa anual; atribuciones de recepción de informes, solicitud de datos, citación a comparecer de autoridades competentes, recepción de representantes de colectivos de familiares, emisión de recomendaciones e informe al Pleno; periodicidad trimestral; publicidad como regla general; y cláusula de no subordinación.

La desaparición de personas en México ya no es una tragedia que el Estado puede administrar con estadísticas. Es una crisis de derechos humanos con nombre, apellido, familia y dirección. Es Alma Rodríguez de Uruapan que no celebra navidad. Es Rubí Patricia Gómez Tagle de Mazatlán que fue asesinada nueve meses después de empezar a buscar a su hijo. Son las madres del Estadio Banorte que piden paciencia pero ya no tienen más. Son las familias de Teuchitlán que reconocieron una mochila en un catálogo digital porque el Estado nunca las llamó. **Son los 43,128 registros activos de los que solo 3,869 tienen carpeta de investigación.**

El Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional reconoce que esta crisis no fue creada por un solo gobierno ni será resuelta por un solo decreto. Pero reconoce también que **la ausencia de supervisión parlamentaria ha sido un factor que ha permitido que cada gobierno falle de manera distinta sin rendir cuentas a nadie fuera de sí mismo.** Esta iniciativa propone terminar con esa omisión.

COMPARATIVO DEL TEXTO VIGENTE Y LA PROPUESTA DE REDACCIÓN:

LEY GENERAL EN MATERIA DE DESAPARICIÓN FORZADA DE PERSONAS, DESAPARICIÓN COMETIDA POR PARTICULARES Y DEL SISTEMA NACIONAL DE BÚSQUEDA DE PERSONAS	
TEXTO VIGENTE:	PROPUESTA DE REDACCIÓN:
<p>Artículo 49. El Sistema Nacional tiene las siguientes atribuciones:</p> <p>I-XVI. ...</p> <p>XVII. Las demás que se requieran para el cumplimiento de los objetivos de esta Ley.</p>	<p>Artículo 49. El Sistema Nacional tiene las siguientes atribuciones:</p> <p>I-XVI. ...</p> <p>XVII. Dar seguimiento a las recomendaciones que emita la Comisión Bicameral de Seguimiento en Materia de Búsqueda de Personas Desaparecidas, en términos del Capítulo Tercero Bis de este Título, e informar a dicha Comisión sobre las acciones adoptadas en respuesta a sus recomendaciones dentro de los treinta días naturales siguientes a su recepción.</p> <p>XVIII. Las demás que se requieran para el cumplimiento de los objetivos de esta Ley.</p>
<p>Artículo 53. La Comisión Nacional de Búsqueda tiene las siguientes atribuciones:</p> <p>I a IV. ...</p> <p>V. Integrar, cada tres meses, un informe sobre los avances y resultados de la verificación y supervisión en el</p>	<p>Artículo 53. La Comisión Nacional de Búsqueda tiene las siguientes atribuciones:</p> <p>I a IV. ...</p> <p>V. Integrar, cada tres meses, un informe sobre los avances y resultados de la verificación y supervisión en el</p>

<p>cumplimiento del Programa Nacional de Búsqueda, de conformidad con lo previsto en el artículo 56 de esta Ley;</p> <p>VI a LIV. ...</p>	<p>cumplimiento del Programa Nacional de Búsqueda, de conformidad con lo previsto en el artículo 56 de esta Ley, y remitirlo dentro de los treinta días naturales siguientes al cierre de cada trimestre a la Comisión Bicameral de Seguimiento prevista en el Capítulo Tercero Bis de este Título. El informe será público y se publicará en el portal de transparencia de la Comisión Nacional de Búsqueda;</p> <p>VI a LIV. ...</p>
<p>Artículo 70. Las Fiscalías Especializadas, en el ámbito de sus competencias, tienen las atribuciones siguientes:</p> <p>I-XXV Bis. ...</p> <p>Sin correlativo.</p> <p>XXVI. Las demás que establezcan otras disposiciones jurídicas aplicables.</p>	<p>Artículo 70. Las Fiscalías Especializadas, en el ámbito de sus competencias, tienen las atribuciones siguientes:</p> <p>I-XXV Bis. ...</p> <p>XXV Ter. Proporcionar a la Comisión Bicameral de Seguimiento prevista en el Capítulo Tercero Bis del Título Tercero de esta Ley la información que le sea requerida en ejercicio de sus atribuciones, en pleno respeto a la autonomía constitucional de la institución y sin que ello implique subordinación jerárquica alguna, y</p> <p>XXVI. Las demás que establezcan otras disposiciones jurídicas aplicables.</p>
<p>TÍTULO TERCERO DEL SISTEMA NACIONAL</p> <p>...</p> <p>Sin correlativo.</p>	<p>TÍTULO TERCERO DEL SISTEMA NACIONAL CAPÍTULO TERCERO BIS DE LA COMISIÓN BICAMERAL DE SEGUIMIENTO EN MATERIA DE BÚSQUEDA DE PERSONAS DESAPARECIDAS</p>

Artículo 64 Bis. Las políticas, acciones y resultados en materia de búsqueda, localización e identificación de Personas Desaparecidas y No Localizadas, así como el cumplimiento de las obligaciones de investigación de los delitos previstos en esta Ley, estarán sujetos al seguimiento y evaluación del Poder Legislativo Federal, por conducto de una Comisión Bicameral de Seguimiento en Materia de Búsqueda de Personas Desaparecidas, integrada por tres senadoras o senadores y tres diputadas o diputados. La presidencia de la Comisión será rotativa y recaerá alternadamente en una o un integrante de cada Cámara, por periodos anuales.

Artículo 64 Ter. La Comisión Bicameral tendrá las siguientes atribuciones:

- I. Recibir y analizar el informe trimestral de la Comisión Nacional de Búsqueda previsto en el artículo 53, fracción V, de esta Ley;**
- II. Solicitar información adicional a la Comisión Nacional de Búsqueda, al Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública y a las Fiscalías Especializadas, relativa al cumplimiento de las obligaciones establecidas en esta Ley;**
- III. Citar a comparecer a la persona titular de la Comisión Nacional de Búsqueda, a la persona titular del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública y, cuando corresponda, a las personas titulares de las Fiscalías Especializadas competentes, cuando el informe trimestral revele incumplimientos graves, inconsistencias relevantes o**

- ausencia de información requerida conforme a esta Ley;
- IV. Recibir a representantes de colectivos de Familiares para conocer directamente su valoración sobre las acciones de búsqueda, en los términos del artículo 5, fracción X, de esta Ley;
 - V. Emitir recomendaciones dirigidas al Sistema Nacional de Búsqueda, a la Comisión Nacional de Búsqueda y a las Fiscalías Especializadas, relativas al cumplimiento de esta Ley;
 - VI. Hacer del conocimiento del Pleno de cada Cámara los incumplimientos reiterados a las obligaciones previstas en esta Ley, a fin de que se adopten las medidas parlamentarias que correspondan, y
 - VII. Las demás que se deriven del cumplimiento del objeto de esta Ley.

Artículo 64 Quáter. La Comisión Nacional de Búsqueda remitirá a la Comisión Bicameral el informe trimestral previsto en el artículo 53, fracción V, de esta Ley, dentro de los treinta días naturales siguientes al cierre de cada trimestre.

La Comisión Bicameral podrá citar a la persona titular de la Comisión Nacional de Búsqueda para que explique el contenido del informe en sesión abierta.

Los informes y las recomendaciones que emita la Comisión Bicameral serán públicos desde el momento de su aprobación y deberán publicarse en los portales de transparencia de ambas Cámaras del Congreso de la Unión.

Artículo 64 Quinquies. Los informes y documentos que reciba la Comisión Bicameral serán públicos, salvo aquellos que contengan datos personales de víctimas o de personas cuya seguridad pudiera verse comprometida con su divulgación, en términos de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y de la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados.

Las recomendaciones que emita la Comisión Bicameral serán siempre públicas, sin excepción.

Artículo 64 Sexies. Las autoridades e instancias que integran el Sistema Nacional, la Comisión Nacional de Búsqueda y las Fiscalías Especializadas estarán obligadas, en el marco de sus competencias, a proporcionar a la Comisión Bicameral la información que les sea requerida en ejercicio de las atribuciones previstas en este Capítulo, sin que ello implique subordinación jerárquica alguna y en pleno respeto a las facultades y a la autonomía otorgadas por la Constitución y las leyes a cada institución.

Por lo expuesto y fundado, se somete a consideración de esta Soberanía la siguiente:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 49, 53 Y 70, Y SE ADICIONA UN CAPÍTULO TERCERO BIS, A LA LEY GENERAL EN MATERIA DE DESAPARICIÓN FORZADA DE PERSONAS, DESAPARICIÓN COMETIDA POR PARTICULARES Y DEL SISTEMA NACIONAL DE BÚSQUEDA DE PERSONAS, EN MATERIA DE CONTROL PARLAMENTARIO Y CREACIÓN DE LA COMISIÓN BICAMERAL DE SEGUIMIENTO EN MATERIA DE BÚSQUEDA DE PERSONAS DESAPARECIDAS.

Artículo Único. Se reforman los artículos 49; 53, fracción V; y 70, adicionándose a este último una fracción XXV Ter; y se adiciona un Capítulo Tercero Bis al Título Tercero, que comprende los artículos 64 Bis a 64 Sexies, de la Ley General en Materia

de Desaparición Forzada de Personas, Desaparición Cometida por Particulares y del Sistema Nacional de Búsqueda de Personas, para quedar como sigue:

Artículo 49. El Sistema Nacional tiene las siguientes atribuciones:

I-XVI. ...

XVII. Dar seguimiento a las recomendaciones que emita la Comisión Bicameral de Seguimiento en Materia de Búsqueda de Personas Desaparecidas, en términos del Capítulo Tercero Bis de este Título, e informar a dicha Comisión sobre las acciones adoptadas en respuesta a sus recomendaciones dentro de los treinta días naturales siguientes a su recepción.

XVIII. Las demás que se requieran para el cumplimiento de los objetivos de esta Ley

Artículo 53. La Comisión Nacional de Búsqueda tiene las siguientes atribuciones:

I a IV. ...

V. Integrar, cada tres meses, un informe sobre los avances y resultados de la verificación y supervisión en el cumplimiento del Programa Nacional de Búsqueda, de conformidad con lo previsto en el artículo 56 de esta Ley, y remitirlo dentro de los treinta días naturales siguientes al cierre de cada trimestre a la Comisión Bicameral de Seguimiento prevista en el Capítulo Tercero Bis de este Título. El informe será público y se publicará en el portal de transparencia de la Comisión Nacional de Búsqueda;

VI a LIV. ...

**TÍTULO TERCERO
DEL SISTEMA NACIONAL
CAPÍTULO TERCERO BIS
DE LA COMISIÓN BICAMERAL DE SEGUIMIENTO EN MATERIA DE BÚSQUEDA DE
PERSONAS DESAPARECIDAS**

Artículo 64 Bis. Las políticas, acciones y resultados en materia de búsqueda, localización e identificación de Personas Desaparecidas y No Localizadas, así como el cumplimiento de las obligaciones de investigación de los delitos previstos en esta Ley, estarán sujetos al seguimiento y evaluación del Poder Legislativo Federal, por conducto de una Comisión Bicameral de Seguimiento en Materia de

Búsqueda de Personas Desaparecidas, integrada por tres senadoras o senadores y tres diputadas o diputados. La presidencia de la Comisión será rotativa y recaerá alternadamente en una o un integrante de cada Cámara, por periodos anuales.

Artículo 64 Ter. La Comisión Bicameral tendrá las siguientes atribuciones:

- I. Recibir y analizar el informe trimestral de la Comisión Nacional de Búsqueda previsto en el artículo 53, fracción V, de esta Ley;**
- II. Solicitar información adicional a la Comisión Nacional de Búsqueda, al Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública y a las Fiscalías Especializadas, relativa al cumplimiento de las obligaciones establecidas en esta Ley;**
- III. Citar a comparecer a la persona titular de la Comisión Nacional de Búsqueda, a la persona titular del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública y, cuando corresponda, a las personas titulares de las Fiscalías Especializadas competentes, cuando el informe trimestral revele incumplimientos graves, inconsistencias relevantes o ausencia de información requerida conforme a esta Ley;**
- IV. Recibir a representantes de colectivos de Familiares para conocer directamente su valoración sobre las acciones de búsqueda, en los términos del artículo 5, fracción X, de esta Ley;**
- V. Emitir recomendaciones dirigidas al Sistema Nacional de Búsqueda, a la Comisión Nacional de Búsqueda y a las Fiscalías Especializadas, relativas al cumplimiento de esta Ley;**
- VI. Hacer del conocimiento del Pleno de cada Cámara los incumplimientos reiterados a las obligaciones previstas en esta Ley, a fin de que se adopten las medidas parlamentarias que correspondan, y**
- VII. Las demás que se deriven del cumplimiento del objeto de esta Ley.**

Artículo 64 Quáter. La Comisión Nacional de Búsqueda remitirá a la Comisión Bicameral el informe trimestral previsto en el artículo 53, fracción V, de esta Ley, dentro de los treinta días naturales siguientes al cierre de cada trimestre.

La Comisión Bicameral podrá citar a la persona titular de la Comisión Nacional de Búsqueda para que explique el contenido del informe en sesión abierta.

Los informes y las recomendaciones que emita la Comisión Bicameral serán públicos desde el momento de su aprobación y deberán publicarse en los portales de transparencia de ambas Cámaras del Congreso de la Unión.

Artículo 64 Quinquies. Los informes y documentos que reciba la Comisión Bicameral serán públicos, salvo aquellos que contengan datos personales de víctimas o de personas cuya seguridad pudiera verse comprometida con su divulgación, en términos de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y de la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados.

Las recomendaciones que emita la Comisión Bicameral serán siempre públicas, sin excepción.

Artículo 64 Sexies. Las autoridades e instancias que integran el Sistema Nacional, la Comisión Nacional de Búsqueda y las Fiscalías Especializadas estarán obligadas, en el marco de sus competencias, a proporcionar a la Comisión Bicameral la información que les sea requerida en ejercicio de las atribuciones previstas en este Capítulo, sin que ello implique subordinación jerárquica alguna y en pleno respeto a las facultades y a la autonomía otorgadas por la Constitución y las leyes a cada institución.

Artículo 70. Las Fiscalías Especializadas, en el ámbito de sus competencias, tienen las atribuciones siguientes:

I-XXV Bis. ...

XXV Ter. Proporcionar a la Comisión Bicameral de Seguimiento prevista en el Capítulo Tercero Bis del Título Tercero de esta Ley la información que le sea requerida en ejercicio de sus atribuciones, en pleno respeto a la autonomía constitucional de la institución y sin que ello implique subordinación jerárquica alguna, y

XXVI. Las demás que establezcan otras disposiciones jurídicas aplicables.

TRANSITORIOS

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

Segundo. La Comisión Bicameral de Seguimiento en Materia de Búsqueda de Personas Desaparecidas deberá integrarse dentro de los treinta días hábiles siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto. Para tal efecto, la Junta de Coordinación Política del Senado de la República y la Junta de Coordinación Política de la Cámara de Diputados propondrán a sus respectivas Cámaras la integración correspondiente, garantizando el principio de representación plural de los grupos parlamentarios. Los integrantes de la Comisión Bicameral durarán en su encargo un año, pudiendo ser ratificados hasta por dos periodos consecutivos.

Tercero. La Comisión emitirá sus reglas de funcionamiento dentro de los quince días hábiles siguientes a su integración.

Cuarto. La Comisión Nacional de Búsqueda deberá remitir a la Comisión Bicameral de Seguimiento en Materia de Búsqueda de Personas Desaparecidas el primer informe trimestral a que se refiere el artículo 53, fracción V, del presente Decreto, dentro del trimestre siguiente a la instalación de dicha Comisión.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a los 22 días del mes de Abril del año 2026

Atentamente,



Armando Tejeda Cid
Diputado Federal

Referencias

1. Amnistía Internacional / Beltrán E. Mujeres buscadoras en México: la esperanza en el país de las personas desaparecidas [Internet]. 15 sep 2025 [citado 29 mar 2026]. Disponible en: <https://www.es.amnesty.org/en-que-estamos/blog/historia/articulo/mexico-mujeres-buscadoras-desapariciones-forzadas/>
2. Secretaría de Gobernación / Presidencia de la República. Informe sobre la Estrategia de Búsqueda y Localización de Personas Desaparecidas: Conferencia matutina 27 de marzo de 2026. Ciudad de México: Presidencia; 2026. Cobertura: <https://www.univision.com/noticias/america-latina/cuantos-desaparecidos-hay-mexico-cifra-oficial-personas-no-localizadas-hasta-marzo-2026>
3. Ansolabehere K, Serrano S, Martos Á. Desapariciones y regímenes de violencia. Lecciones desde México. Ciudad de México: Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM; 2023. También: Gaceta UNAM. Observatorio sobre Desaparición e Impunidad, espacio que contribuye a buscar verdad y justicia. Feb 2026. Disponible en: <https://www.gaceta.unam.mx/observatorio-sobre-desaparicion-e-impunidad-espacio-que-contribuye-a-buscar-verdad-y-justicia/>
4. Congreso de la Unión. Ley General en Materia de Desaparición Forzada de Personas, Desaparición Cometida por Particulares y del Sistema Nacional de Búsqueda de Personas. DOF 17 nov 2017; última reforma DOF 16 jul 2025. Ciudad de México: Cámara de Diputados; 2025. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMDFP.pdf>
5. Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN). Cuaderno de Jurisprudencia sobre Desaparición Forzada de Personas. Centro de Estudios Constitucionales y Saberes Jurídicos. Ciudad de México: SCJN; 2023. Incluye: AR 1077/2019; AR 51/2020; ADR 5887/2025. Disponible en: https://www.sitios.scjn.gob.mx/cec/sites/default/files/publication/documents/2023-12/CDJ_Desaparicio%CC%81n%20forzada%20electro%CC%81nico.pdf
6. SCJN, Primera Sala. Amparo en Revisión 439/2023 (omisión legislativa del Congreso de Michoacán en materia de declaración especial de ausencia). Resuelto 6 sep 2023. Ciudad de México: SCJN; 2023. Comunicado disponible en: <https://www.internet2.scjn.gob.mx/red2/comunicados/noticia.asp?id=7502>
7. Impunidad Cero. Impunidad en Delitos de Desaparición en México 2023 [Internet]. Ciudad de México: Impunidad Cero; 2023 [citado 29 mar 2026]. Disponible en: <https://www.impunidadcero.org/articulo.php?id=196&t=impunidad-en-delitos-de-desaparicion-en-mexico-2023>
8. García-Castillo Z, Rodríguez González A, Vázquez Barrera K. Desaparición de personas en México. Una perspectiva desde las sentencias judiciales. Boletín Mexicano de Derecho Comparado [Internet]. 2024;57(170):137-ss. IJ-UNAM. DOI disponible en: <https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/derecho-comparado/article/view/19096>
9. Diario.mx. Desaparecidos: siete décadas de abandono [Internet]. 29 mar 2026 [citado 30 mar 2026]. Disponible en: <https://diario.mx/opinion/2026/mar/29/desaparecidos-siete-decadas-de-abandono-1111762.html>
10. Grupo Parlamentario del PAN. Ficha Estadística: Desapariciones en México. Elaborada con base en datos del RNPDNO/SESNP al 27 de marzo de 2026. Ciudad de México: Cámara de Diputados; marzo 2026.
11. Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (SESNP). Registro Nacional de Personas Desaparecidas y No Localizadas. Consulta pública [Internet]. Ciudad de México: Segob; 2026 [citado 29 mar 2026]. Disponible en: <https://consultapublicarnpdno.segob.gob.mx/>
12. Agencia Proceso (apro). Madres buscadoras de Michoacán realizan misa de fin de año para pedir por personas desaparecidas. Proceso [Internet]. 30 dic 2025 [citado 28 mar 2026]. Disponible en: <https://www.proceso.com.mx/nacional/2025/12/30/madres-buscadoras-de-michoacan-realizan-misa-de-fin-de-ano-para-pedir-por-personas-desaparecidas-365594.html>
13. Centro de Derechos Humanos Miguel Agustín Pro Juárez (Centro Prodh). Infobae. Centro Prodh pide reconocer labor de madres buscadoras [Internet]. 27 mar 2026 [citado 29 mar 2026]. Disponible en: <https://www.infobae.com/mexico/2026/03/27/centro-prodh-pide-reconocer-labor-de-madres-buscadoras-en-localizacion-de-personas-desaparecidas-tras-informe-de-sheinbaum/>
14. Luna A. Ex titular de la CNB acusó al gobierno de AMLO por buscar reducir la cifra de desaparecidos. Infobae [Internet]. 7 nov 2023 [citado 28 mar 2026]. Disponible en: <https://www.infobae.com/mexico/2023/11/08/ex-titular-de-la-cnb-acuso-al-gobierno-de-amlo-de-buscar-reducir-la-cifra-de-desaparecidos/>
15. Redacción A dónde van los desaparecidos. Abandonan 'censo' de AMLO; anuncian nuevo cómputo de desapariciones [Internet]. 8 ene 2026 [citado 28 mar 2026]. Disponible en: <https://adondevanlosdesaparecidos.org/2026/01/08/abandonan-censo-de-amlo-anuncian-nuevo-computo-de-desapariciones/>

16. San Martín N, Franco D, Nochebuena M, Flores S. 'Las Prendas Hablan': Las familias exigen respuestas a un año del hallazgo del rancho Izaguirre. A dónde van los desaparecidos [Internet]. 3 mar 2026 [citado 27 mar 2026]. Disponible en: <https://adondevanlosdesaparecidos.org/2026/03/03/las-prendas-hablan-las-familias-exigen-respuestas-a-un-ano-del-hallazgo-del-rancho-izaguirre/>
17. Díaz GL. Desde 2010 han asesinado a 35 madres buscadoras, 25 de ellas en gobiernos de la 4T. Proceso [Internet]. 6 mar 2026 [citado 28 mar 2026]. También: Infobae. Una ONG denuncia 43 asesinatos a personas que buscaban a desaparecidos. 29 mar 2026. Disponible en: <https://www.proceso.com.mx/nacional/2026/3/6/desde-2010-han-asesinado-35-madres-buscadoras-25-de-ellas-en-gobiernos-de-la-4t-369715.html>
18. Infobae. Una ONG denuncia 43 asesinatos a personas que buscaban a desaparecidos en México desde 2010 [Internet]. 29 mar 2026 [citado 29 mar 2026]. Disponible en: <https://www.infobae.com/america/agencias/2026/03/29/una-ong-denuncia-43-asesinatos-a-personas-que-buscaban-a-desaparecidos-en-mexico-desde-2010/>
19. Aristegui Noticias. '¡México campeón, en desaparición!'; madres buscadoras protestaron previo al México-Portugal [Internet]. 30 mar 2026 [citado 30 mar 2026]. Disponible en: <https://aristeguinoticias.com/3003/mexico/mexico-campeon-en-desaparicion-madres-buscadoras-protestaron-previo-al-mexico-portugal/>
20. Congreso de la Unión. Ley de Seguridad Nacional. DOF 31 ene 2005; última reforma DOF 26 dic 2020. Artículos 56-60. Ciudad de México: Cámara de Diputados; 2020.
21. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Última reforma DOF 22 mar 2024. Artículo 70. Ciudad de México: Cámara de Diputados; 2024.

Que se adiciona la fracción XVII y se recorren las subsecuentes del artículo 4, se adiciona un segundo párrafo al artículo 12, se reforma el primer párrafo del artículo 44, la fracción VI del artículo 108, la fracción III, IV, X y XI del artículo 109, se adicionan las fracciones XXVII, XXVIII, XXIX, XXX, XXXI al artículo 116, se adiciona un segundo, sexto, séptimo y octavo párrafo al artículo 121 y se reforma la fracción XII y XIV del artículo 122, todos de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, suscrita por la Diputada Nancy Aracely Olgún Díaz, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

La suscrita, diputada Nancy Aracely Olgún Díaz, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados, en ejercicio y con arreglo a las facultades y atribuciones conferidas en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I; 77, 78 y demás relativos del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta asamblea iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona la fracción XVII y se recorren las subsecuentes del artículo 4, se adiciona un segundo párrafo al artículo 12, se reforma el primer párrafo del artículo 44, la fracción VI del artículo 108, la fracción III, IV, X y XI del artículo 109, se adicionan las fracciones XXVII, XXVIII, XXIX, XXX, XXXI al artículo 116, se adiciona un segundo, sexto, séptimo y octavo párrafo al artículo 121 y se reforma la fracción XII y XIV del artículo 122, todos de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

El cumplimiento efectivo de los derechos de niñas, niños y adolescentes, es un requisito esencial para lograr su desarrollo integral e impulsar la evolución de la

sociedad mexicana, donde se garantice un clima de civilidad, paz, comprensión, respeto y bienestar¹.

La convivencia familiar constituye un derecho fundamental de niños, niñas y adolescentes. Muchos de los tratados de derechos humanos hacen referencia a la importancia de la familia y al deber que tienen los estados de adoptar medidas de protección al respecto. Por lo que la familia representa el núcleo central de protección de la infancia, y los niños tienen derecho a vivir con una. En lo que respecta a los estados, se encuentran obligados no solo a disponer y ejecutar directamente medidas de protección de los niños, sino también a favorecer ampliamente, el desarrollo del núcleo familiar. En especial en el caso de las familias que tienen a cargo niños con discapacidad².

A nivel internacional, la Convención sobre los Derechos del Niño, es el instrumento principal que obliga a los Estados a proteger los derechos de niñas, niños y adolescentes ante las distintas problemáticas a las que se enfrentan en los ámbitos de su vida; los reconoce como sujetos plenos de derechos y establece la obligación de todas las instituciones públicas y privadas de implementar las medidas necesarias que garanticen su protección contra toda forma de discriminación.

La institucionalización es una medida de protección para los niños y adolescentes que viven en situaciones de orfandad, abandono o situaciones de riesgo, por lo que el Estado interviene y los resguarda en una Casa Hogar para su cuidado y educación hasta los 18 años. Al salir de la institución muchos adolescentes no cuentan con las herramientas necesarias para integrarse a la

¹

<https://informe.cndh.org.mx/menu.aspx?id=40071#:~:text=El%20cumplimiento%20efectivo%20de%20los,%2C%20comprension%20y%20bienestar.>

² <https://www.relaf.org/biblioteca/UNICEFLaSituaciondeNNAenInstitucionesenLAC.pdf>

sociedad, lo que trae consigo diversas consecuencias negativas en las diferentes esferas del niño y adolescente, ya que muchas veces limita su desarrollo psicosocial y vulnera sus derechos humanos. De igual manera es considerada como la “internación de un niño en una institución de protección que implica la separación del mismo en su familia, que debe encontrarse motivada conforme a la ley” (Palummo, 2013 p. 41).

La institucionalización se presenta cuando hay una vulneración de los derechos del niño y/o se encuentra en riesgo social, es por ello que es considerada como “una medida de protección al menor ante la orfandad, el abandono o situaciones en las que se ponen en riesgo su integridad, quedando bajo la custodia del Estado, quien proporciona los cuidados necesarios a través de las casas hogar” (Manzo y García, 2018, p. 4).

El recurso de la institucionalización de los niños representa un obstáculo a su desarrollo y a su integración social, debido a la carencia de un trato personalizado y la ruptura de sus vínculos con los espacios normales para su desarrollo, su familia y su comunidad.

En respuesta a la normativa internacional que exhorta a profundizar en diversas alternativas y excepcionalidad de la institucionalización, los estados deben adoptar medidas para reducir al mínimo el contacto de los niños con este tipo de instituciones y promover modalidades o programas alternativos de acogimiento de tipo familiar, que ayuden a ubicar a niños, niñas y adolescentes a fin de reducir el contacto de los niños con este tipo de instituciones.

El acogimiento residencial es una medida especial de protección de carácter subsidiario, que de acuerdo a la normativa de derechos de infancia y adolescencia debe ser el último recurso y por el menor tiempo posible, priorizando las opciones de cuidado en un entorno familiar y el fortalecimiento de habilidades parentales de

su familia biológica, para evitar la separación permanente de ella. Asimismo existen medidas de cuidado alternativo que permiten la transición para garantizarles este derecho a los infantes, entre las que se encuentran el acogimiento familiar o familia de acogida y la adopción.

La separación de los niños, niñas y adolescentes de su familia como medida de cuidado alternativo debe ser bien fundamentada y justificada, tener carácter temporal y ser orientada a la recomposición de los vínculos familiares y la reintegración al núcleo familiar en base al interés superior del niño. Esta separación necesariamente debe de traer consigo la implementación de políticas de prevención de la separación, definir objetivos de las medidas de protección y en específico las que implican la permanencia del niño en una institución de protección y cuidado, por lo que los estados deben procurar conservar ese vínculo interviniendo de manera constante y orientando las acciones a la reincorporación del niño a su familia y su comunidad, tan pronto lo permitan las circunstancias, siempre que eso no sea contrario a su interés superior³.

De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2020 en México publicado por INEGI, 53,862 personas de 0 a 17 años en México eran usuarias de “alojamientos de asistencia social” por diversas razones como la violencia, la pobreza, el crimen organizado, la migración, sin un entorno familiar, por lo que se encuentran institucionalizados, situación que representa un desafío social muy importante.

En relación a dichas cifras dos de cada cinco niñas, niños y adolescentes que vivían en condición de acogimiento en instituciones o albergues en el país durante

³ CDN, Artículo 9.. CDPD, Artículo 23.4.. Directrices sobre las modalidades alternativas de cuidado de los niños: Directrices 5 y 14. Declaración sobre la protección y el bienestar de los niños: Artículo 4. Directrices de Riad: Directriz 14. Reglas de Beijing: Reglas 17, 18 y 46. Corte IDH: Opinión Consultiva OC-17 del 28 de agosto de 2002, párr. 75. Corte IDH: Caso Gelman Vs. Uruguay. Sentencia de 24 de febrero de 2011 párr. 125. CIDH: Informe No. 83/10, Caso 12.584, Milagros Fornern y Leonardo Anbal Fornern, Argentina, 13 de julio de 2010, párr. 103 y 110

2020 eran usuarias de alguna Casa hogar para niñas, niños y adolescentes. Lo que implicaba que 21,972 personas de 0 a 17 años se encontraban en condición de acogimiento en Casas hogar para niñas, niños y adolescentes.

Del total de las y los usuarios de entre 0 y 17 años de Casas hogar para niñas, niños y adolescentes, 52.3% eran mujeres y 47.7% hombres. En este caso, tres de cada cinco niñas, niños y adolescentes usuarias de Casas hogar para niñas, niños y adolescentes tenían entre 10 y 17 años, mientras que las otras dos de cada cinco niñas, niños y adolescentes tenían entre 0 y 9 años.

Los niños, niñas y adolescentes que por diversas razones viven en Centros de Asistencia Social, conocidos como Casa Hogar, forman parte del Sistema de protección especial del Estado, cuyo objetivo es brindar cuidado alternativo a este sector de la población. Lo que significa que se encuentran bajo la custodia y responsabilidad del Gobierno, y son cuidados por personas que no son ni padre y madre biológicos, violándose uno de los principales derechos al ingresar al acogimiento residencial (Casa Hogar), y el cual debería ser restituido a la brevedad, es el derecho a vivir en familia ⁴.

Diversas investigaciones establecen que las principales razones por las que niñas, niños y adolescentes ingresan a una Casa Hogar son: pobreza, violencia, prostitución, adicciones, problemas de salud mental de la familia biológica, entre otras. Asimismo se ha explicado que el ingreso a dichos lugares pueden ser de manera voluntaria o por autoridad, lo que significa que puede ser porque la familia de origen como padre o madre, o extensa, que tienen en común un vínculo de consanguinidad deciden internarlos en este tipo de lugares, o de igual manera

⁴ <https://consejocivico.org.mx/noticias/2022/02/10/el-derecho-a-vivir-en-familia-para-ninos-ninas-y-adolescentes-que-habitan-en-casas-hogar/>

porque deben ser protegidos por un determinado tiempo, en lo que se resuelve alguna situación familiar.

La aplicación de las medidas de protección tiene muchos retos a nivel mundial. No obstante, las prácticas tradicionales de los sistemas de protección han resistido el debate crítico en relación a la internación en instituciones de protección y a lo establecido por la Convención sobre los Derechos del Niño. Desgraciadamente en muchos países aún se maneja una cultura en donde se sigue considerando que separar a los niños de sus familias e internarlos en instituciones de protección es la mejor solución, sin anteponer verdaderamente el interés superior y las necesidades del infante.

A pesar de que en las últimas décadas se han desarrollado diversas políticas públicas para prestar servicios de apoyo social a la infancia y a las familias en diferentes países, actualmente existen algunas normativas y prácticas que tienen un impacto negativo en el manejo de la internación de niños, niñas y adolescentes, por lo que es importante que se desarrollen políticas de fortalecimiento y protección familiar y de igual manera se diseñen planes para fortalecer la desinstitucionalización. Al respecto es fundamental tener presente que las niñas, niños y adolescentes institucionalizados se encuentran en una situación de particular vulnerabilidad, por lo que urge reforzar las obligaciones de protección y cuidado para este tipo de niños y de las instituciones.

Problemática

A lo largo del tiempo, se ha planteado la necesidad de evitar la institucionalización de niñas, niños y adolescentes debido al impacto tan negativo que tienen los largos periodos de institucionalización. Por lo que es de gran importancia que los Centros de Alojamiento de Asistencia Social del país deben

mejorar en muchos aspectos, principalmente en la calidad y en las condiciones de sus servicios y de su personal.

Desde 1960 a 1970 en México se consideraba que el internamiento transformaría los hábitos de los niños mediante una lógica de disciplina que los alejara de las costumbres dañinas y se convirtieran en sujetos normales y productivos. A todos estos niños abandonados se les consideraba como objetos de protección y para controlarlos se utilizaba a las instituciones cerradas de esos tiempos, como los tutelares y los psiquiátricos, lo que permitía que los trabajadores sociales de las instituciones, así como las autoridades civiles pudieran trasladarlos a diferentes establecimientos asistenciales o de otro tipo, si así se consideraba conveniente⁵.

Ballesteros y Botello analizaron que una de las características más importantes de las instituciones de asistencia es que el internamiento y aislamiento son principalmente las formas de atención que presentan los fallos más evidentes y perversos para los niños. De modo que al recluir a cierto tipo de niños que eran rechazados por la familia y la sociedad en dichos espacios era tanto como negarlos. (Ballesteros; Botello 2012: 223).

De igual manera Ibañez y Mendoza consideraban que el Estado implementa una serie de prácticas sobre los cuerpos de los niños produciéndoles un cierto tipo de subjetividad, afectándoles su proceso de construcción de identidad. De igual manera en 2017 señalan que la institución es un obstáculo para el desarrollo y la integración a la sociedad de los niños y jóvenes debido a que en la mayoría de los casos los periodos de internamiento no tienen un plazo determinado. Es común que los niños se hagan adultos en la casa hogar, de esta manera la institucionalización representa un obstáculo al desarrollo y a su integración social posterior,

⁵ <https://repositorio.xoc.uam.mx/jspui/bitstream/123456789/26524/1/cdt120522170544wbc.pdf>

principalmente por las dificultades constantes en recibir un trato personalizado y la ruptura de sus vínculos con los espacios normales para su desarrollo, su familia y la comunidad (Ibañez; Mendoza 2017:1538).

Asimismo señalan que tanto en países desarrollados como en vías de desarrollo, a pesar de que en este tipo de lugares se cumple con la satisfacción de las necesidades de alimentación y de vivienda, no se cumple con las condiciones adecuadas para que el niño logre un correcto desarrollo psicológico ni físico. Enfatizan que todas las instituciones asistenciales aíslan y una de las principales consecuencias es debido a que en la mayoría de los casos no existen buenas relaciones con los cuidadores y se carece de una adecuada estimulación en el área psicológica.

Desde hace más de 50 años diversos estudios señalan que los niños criados en instituciones corren grandes riesgos de retrasos en el desarrollo y de trastornos, incluyendo desórdenes emocionales. Los niños pequeños con una historia de atención institucional, a menudo muestran pobre atención, hiperactividad, dificultad en la regulación emocional y niveles elevados de ansiedad, en comparación con los niños no institucionalizados (Ibañez: Mendoza 2017: 1539).

La ausencia de datos desagregados contribuye a invisibilizar el fenómeno y especialmente la situación de algunos grupos de niños. La falta de datos procesados, ordenados y jerarquizados en muchos casos, es producto de las dificultades para dar cumplimiento a la obligación de establecer mecanismos para la habilitación, registro y supervisión de las instituciones.

La falta de atención que se le ha dado al tema ha generado muchos problemas, un claro ejemplo es que en muchos casos no hay registros oficiales de las instalaciones existentes, tampoco se sabe de los recursos materiales y humanos que forman parte de este tipo de instituciones, tampoco se conoce si se realizan

supervisiones constantes para verificar si las condiciones de vida de los niños que se encuentran internados van de acuerdo a sus derechos y necesidades, ya que muchas veces en este tipo de lugares la atención por parte de los encargados es poco humana, despersonalizada y algunas violenta.

Desgraciadamente la realidad en nuestro país es que en lugar de utilizar estas instituciones de manera adecuada, como excepcionales, se utilizan por períodos de internamiento indefinido, situación que se agrava para los niños menores de tres años, niños con discapacidad, los que son afectados por consumo de sustancias psicoactivas y aquellos con enfermedades físicas o mentales que limitan más su adecuado desarrollo, ya que desgraciadamente no cuentan con una atención especializada ni con las condiciones adecuadas a su situación.

De acuerdo al “Informe mundial sobre la violencia contra niños y niñas”, la violencia en las instituciones es seis veces más frecuente que en los hogares de acogida y los niños institucionalizados tienen una probabilidad casi cuatro veces mayor de sufrir abuso sexual que aquellos que tienen acceso a alternativas de protección basadas en la familia⁶.

Asimismo estudios recientes demostraron que las largas etapas de institucionalización, especialmente durante los primeros años de vida, producen daños permanentes. Contrario a otras investigaciones donde se ha demostrado que los niños que fueron adoptados o se integraron a familias de acogida, tienen un mejor desempeño, no solo físico y cognitivo, sino en logros académicos e integración social como adultos independientes, que aquellos que crecieron en instituciones⁷.

⁶ Pinheiro, Informe mundial, p.7

⁷ <http://www.bucharestearlyinterventionproject.org/>

En conclusión, la práctica de ingresar a niñas y niños en este tipo de instituciones los deja expuestos al peligro y a sufrir secuelas permanentes, privándoles de muchos de sus derechos y de la protección de la libertad que necesitan, por lo que es urgente que se haga algo al respecto.

Es necesario que en México se asuman las responsabilidades y obligaciones en relación a este tema, asimismo se desarrollen políticas transparentes con la finalidad de mejorar el servicio de este tipo de instituciones, por lo que es fundamental establecer condiciones mínimas para su funcionamiento, diseñar estándares que verdaderamente protejan a la niñez institucionalizada y se generen mecanismos de supervisión y monitoreo de todas las instituciones.

Muestra de la falta de atención al tema es el caso ocurrido en Nuevo León, en donde se refleja la grave invisibilización por parte de las autoridades que vulnera el derecho de los niños, niñas y adolescentes y los limita a vivir de manera plena e integral.

Me refiero al caso de Ángel, quien el 9 de febrero del 2022 encontrándose bajo la tutela y protección del Estado desde los cuatro años de edad, perdió la vida a los 14 años mientras se encontraba bajo la protección de una institución de asistencia pública del Estado mexicano (DIF Nuevo León). Dicho hecho que fue sujeto para que la Comisión Estatal de Derechos Humanos (CEDHNL) emitiera una recomendación, ya que se consideró que fueron vulnerados al menos 11 de sus derechos fundamentales, como el derecho a una vida libre de violencia, a la preservación de la integridad física, psicológica y emocional y un trato humano. De igual manera se emitieron otras recomendaciones por parte de la Comisión Nacional de los Derechos Humanos (CNDH) debido a violaciones graves a los derechos humanos por parte de diversos funcionarios que en su momento se encontraban a cargo de esta Institución.

Como breve reseña es importante señalar que al ingreso de Ángel a dicha institución le diagnosticaron un trastorno psicológico el cual fue evolucionando a lo largo del tiempo que estuvo bajo responsabilidad del DIF estatal. No obstante, los diagnósticos establecidos para él fueron diversos por lo que no contó con el seguimiento de especialistas para su problema. Durante sus últimos meses de vida padeció trastorno de déficit de atención con hiperactividad, síntomas de estrés postraumático, trastorno depresivo persistente, discapacidad intelectual y crisis epilépticas, además de crisis de ansiedad⁸.

Se dice que Ángel y otro compañero fueron trasladados al DIF Fabriles, en el que se brinda atención a niñas y niños migrantes. Este centro no contaba ni cuenta, con personal e infraestructura para atender adecuadamente los problemas psicosociales que él venía presentando. Además, ya en septiembre de 2021 este Centro había recibido medidas cautelares de la Comisión Estatal de Derechos Humanos de Nuevo León (CEDHNL) solicitándoles establecer “la supervisión oportuna y una efectiva atención médica o traslado a un centro de salud, en caso de considerarse necesario”⁹.

En los antecedentes del caso se estableció que el adolescente, junto con otros tres compañeros suyos, había participado en una riña en el interior del DIF, por haber sido objeto de malos tratos por parte del personal de la autoridad. Lo que este caso no debe ser visto únicamente como una tragedia para los familiares de Ángel, sino debe ser un desafío para todas las autoridades hacia un Estado de Derecho y de la protección plena de los derechos humanos.

Se informa que cuando Ángel murió no recibió ninguna clase de atención médica. Cuando llegó la ambulancia de EMME (Emergencias Médicas)

⁸ <https://cadhac.org/el-asesinato-de-angel-moreno-negligencia-y-maltrato-hacia-un-nino-bajo-la-tutela-del-dif-nuevo-leon/>

⁹ Idem

lamentablemente ya no había nada por hacer. Ángel estuvo agonizando por más diez horas sin atención alguna y murió en la madrugada del 9 de febrero de 2022¹⁰.

En relación a lo acontecido la Comisión Estatal de Derechos Humanos de Nuevo León (CEDHNL) emitió la recomendación 001VG/2023, documentando que claramente lo constituye como un crimen de Estado. Esta investigación histórica no sólo detalla las circunstancias que rodearon la muerte de Ángel sino que muestra la complicidad criminal de diversos funcionarios de alto nivel que por arte de magia desaparecieron evidencias y cremaron ilegalmente el cuerpo de la víctima. Dicho organismo, también instó al gobierno de Nuevo León a adoptar medidas cruciales para abordar las deficiencias sistemáticas y prevenir futuras violaciones a los derechos de la infancia¹¹.

La negativa de aceptar las recomendaciones por parte del Gobierno del Estado, no sólo bloquea la justicia para el caso de Ángel y su familia, sino también refleja el preocupante problema que se vive a nivel nacional, en relación a la amplia protección que se les brinda a los funcionarios quienes muchas veces se encuentran involucrados en crímenes y falta de rendición de cuentas, motivo que muchas veces pone en tela de juicio la confianza hacia las instituciones públicas.

Por lo que este caso, así como muchos otros que no han estado a la luz pública, deben ser un llamado de alerta para todas y todos. Por lo que es urgente visibilizar la impunidad y violencia que muchas veces sufren los infantes y adolescentes en estos centros de asistencia, por lo que es necesario que se acate la ley y se fortalezca la cultura de responsabilidad y respeto en el sistema de protección infantil.

¹⁰ Idem

¹¹ <https://realidades.com.mx/impunidad-e-injusticia-a-dos-anos-del-homicidio-de-angel-moreno-en-el-dif-nuevo-leon/>

Legislación

En México, con las reformas constitucionales a los artículos 4o. y 73 fracción XXIX-P en materia de derechos humanos de niñez y adolescencia, publicadas en 2011, se adicionó el principio del interés superior de la niñez, otorgándole la facultad al Congreso de la Unión para expedir leyes en esta materia y se impulsó la promulgación de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes (LGDNNA), la cual fue publicada el 4 de diciembre de 2014 en el Diario Oficial de la Federación.

A partir de esa fecha la ley, reconoce a niñas, niños y adolescentes como titulares y sujetos plenos de derechos, de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad, en los términos establecidos en los artículos 1o. y 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y busca garantizar el pleno ejercicio, respeto, protección y promoción de sus derechos humanos, entre otros¹².

Lo anterior, implica que los Gobiernos deben garantizar en todas sus acciones y decisiones un enfoque de derechos humanos de niñas, niños y adolescentes, asegurando en todo momento dignificación de los mismos.

La entrada en vigor de esta ley y de las leyes estatales en la materia, marcaron en nuestro país, el inicio de una nueva etapa en relación a la protección de los derechos de la niñez y la adolescencia, ya que no sólo los reconoce como titulares de derechos, sino de igual manera se establecen obligaciones para que el Estado, las personas encargadas de su cuidado y la sociedad en general,

¹²

<https://informe.cndh.org.mx/menu.aspx?id=40071#:~:text=El%20cumplimiento%20efectivo%20de%20los,%2C%20comprensiv%C3%B3n%2C%20respeto%20y%20bienestar.>

trabajemos de manera conjunta a nivel nacional a fin de garantizar la observancia y respeto de los derechos de ese grupo de atención prioritaria.

Por lo que uno de los grandes retos para garantizar el pleno desarrollo de la niñez y la adolescencia, es que las medidas que se adopten no sean un retroceso en el cumplimiento de la responsabilidad que le corresponde al Estado. Por lo que es urgente coordinar los trabajos de las distintas instituciones del Gobierno federal, Gobiernos locales y Organismos involucrados en el tema, con el objeto de generar políticas y programas que verdaderamente garanticen los derechos de la niñez y adolescencia.

De acuerdo al artículo 4º de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, los centros de asistencia social brindarán “acogimiento residencial” a niñas, niños y adolescentes como una medida especial de protección de carácter subsidiario, que será de último recurso y por el menor tiempo posible, priorizando las opciones de cuidado en un entorno familiar.

De manera específica en el artículo 26 de la misma ley se especifica que los sistemas DIF, en coordinación con las Procuradurías de Protección, deben otorgar medidas especiales de protección a las niñas, niños y adolescentes que se encuentren en desamparo familiar.

Asimismo se establece en el artículo 94 de la Ley, que estos Sistemas DIF deben acordar los estándares mínimos para que los espacios de alojamiento o albergues brinden la atención adecuada a niñas, niños y adolescentes migrantes.

En base a lo antes mencionado, es importante considerar que la institucionalización causa perjuicios a los niños, niñas y adolescentes que la sufren, por lo que debe ser limitada a casos absolutamente excepcionales y por períodos cortos. Ya que a parte de que se les expone a situaciones que pueden implicar

graves violaciones a sus derechos, las instituciones no son el lugar adecuado para que los niños permanezcan en ellas. Una regla general, que ha sido señalada, es que por cada tres meses que un niño de corta edad reside en una institución, pierde un mes de desarrollo¹³

Por lo que es necesario desarrollar de manera urgente políticas de prevención de la institucionalización y apoyo a las familias, asimismo implementar alternativas para los cuidados que se brindan en dichas instituciones y la promoción de la reintegración en el marco de planes orientados a la desinstitucionalización.

De igual manera es fundamental desarrollar programas de reintegración y egreso de niñas, niños y adolescentes que se encuentren en las instituciones, siempre respetando el derecho a la identidad y al restablecimiento de los vínculos familiares. Este tipo de programas y servicios deben considerar la implementación de planes para la desinstitucionalización, que presenten especial atención a los grupos de niños que corren mayor riesgo de vulneración de derechos al permanecer en las instituciones como es el caso, por ejemplo, de los niños menores de tres años y de los niños con discapacidad¹⁴.

Aunque la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes (LGDNNA) de México establece bases importantes para proteger a niñas, niños y adolescentes institucionalizados, aún existen áreas en las que puede fortalecerse para garantizar una protección más efectiva por lo que mencionaré algunos puntos importantes a considerar.

¹³ Williamson, John and Greenberg, Aaron (2010). Families, Not Orphanages. Better Care Network Working Paper, New York. p. 6. Véase: Office of the High Commissioner for Human Rights. Regional Office for Europe, UNICEF and Regional Office for CEECIS. Child Protection Unit (2011). End placing children under three years in institutions: A call to action, Brussels.

¹⁴ Directriz 132. Véase: Comité de los Derechos del Niño: Los derechos de los niños con discapacidad, párr. 49. Guatemala, CRC/C/GTM/CO/3-4, párr. 55, CRC/C/GTM/CO/3-4, párr. 12 y CRC/C/15/Add.252, párr. 43. Bolivia, CRC/C/BOL/CO/4, párr. 46.. Nicaragua, CRC/C/NIC/CO/4, párr. 54. Uruguay, CRC/C/URY/CO/2, párr. 41.

No se regula de manera específica el seguimiento a niñas, niños y adolescentes después de salir de instituciones (por reintegración familiar, adopción o mayoría de edad). Por lo que es importante que se establezcan mecanismos obligatorios de monitoreo y apoyo a los egresados, incluyendo servicios psicológicos, educativos, laborales y sociales a fin de facilitar su reintegración plena a la sociedad.

Aunque la ley menciona condiciones generales de bienestar, no se desarrollan estándares claros y verificables sobre proporción cuidador-niño, capacitación del personal y condiciones de infraestructura adecuadas. En base a ello es importante establecer y definir estándares mínimos y mecanismos de inspección regulares para garantizar la calidad en el cuidado residencial.

De igual manera la normativa no aborda de manera suficiente las necesidades específicas de adolescentes institucionalizados, especialmente aquellos cercanos a cumplir la mayoría de edad, como transición a la vida independiente, capacitación laboral y financiera y acceso prioritario a vivienda y empleo. Sería fundamental incorporar disposiciones específicas para adolescentes mayores de 15 años, asegurando programas de preparación para la vida adulta de estos niños y niñas.

Aunque se promueve el interés superior del menor, la ley no asegura la participación activa de niñas, niños y adolescentes en la toma de decisiones que afectan su vida dentro de las instituciones, por lo que crear mecanismos formales para garantizar que los niños institucionalizados puedan expresar su opinión y ser escuchados en temas como su cuidado, entorno y proyectos de vida sería una propuesta muy importante.

Asimismo no existen suficientes garantías para que niñas, niños y adolescentes puedan denunciar malos tratos, negligencia o abuso dentro de las instituciones de manera segura y confidencial. En base a ello, implementar sistemas

accesibles y seguros de denuncia, con personal externo capacitado y líneas de atención directas sería muy funcional para un mayor control.

Si bien la ley establece que la institucionalización debe ser temporal, no hay mecanismos detallados para promover de manera activa la reintegración familiar, ni programas obligatorios de trabajo con las familias para prepararlas. Por lo que crear programas de reunificación familiar obligatorios, con evaluación continua del entorno familiar y apoyos para garantizar un regreso seguro, sería algo factible.

Otro tema importante es que la supervisión de las instituciones de cuidado es limitada y no todas cuentan con esquemas de rendición de cuentas claros. Por lo que sería importante establecer requisitos de transparencia, con reportes regulares de indicadores de bienestar infantil y auditorías externas obligatorias.

Lamentablemente el sistema de adopciones en México sigue siendo lento y burocrático, lo que prolonga la estancia de niñas y niños en instituciones. Reformar procesos de adopción para reducir tiempos, aumentar la transparencia y proteger mejor el interés superior del niño sería una buena opción para fomentar el tema de la adopción en nuestro país.

De igual manera urge promover que el Estado mexicano tome medidas adecuadas para garantizar los derechos de niñas, niños y adolescentes en condición de acogimiento en instituciones o albergues.

Es fundamental que exista una labor de monitoreo y documentación que realicen las personas defensoras permitiendo los ingresos a estancias y oficinas de atención a población, con la finalidad de Informar sobre la integridad y resguardo de los cientos de niñas y niños albergados.

Es necesario que se lleven a cabo visitas periódicas a los Centros de Atención Integral a niñas, niños y adolescentes del Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia del Estado; a fin de que se verifique que las instalaciones cumplan con los requisitos de idoneidad y seguridad; detecte oportunamente vulnerabilidades, peligros o riesgos; realice actos de prevención y previsión; haga frente a las distintas emergencias que pudieran presentarse; y se mitigue el impacto o daño que pudiera producirse.

Uno de los grandes objetivos de esta iniciativa es que cada niña, niño o adolescente no regrese a entornos de violencia y pobreza, sino que tenga la oportunidad de ser adoptado o de reintegrarse a su familia y esto se puede lograr a través un trabajo conjunto. Por lo que es importante asegurar que las condiciones de estos Centros de alojamiento sean óptimas, y que sus estancias sean verdaderamente cortas, favoreciendo e impulsando los procesos de adopción o reintegración que les permitan tener un cambio de vida y lograr su desarrollo en un entorno familiar que les brinde cuidado adecuado para mitigar los efectos adversos de su pasado. Se necesita de una colaboración desde todos los ámbitos, para mejorar la calidad en los servicios en beneficio del interés superior de cada niña o niño.

Asimismo urge que las instituciones y los Sistemas de Desarrollo Integral de la Familia (DIF) cuenten con la especialización necesaria y perfiles adecuados para la atención con enfoque de derechos, de igual forma que los Sistemas de Protección Integral de Niñas, Niños y Adolescentes municipales sean instalados y, que las Procuradurías Locales de Protección de Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes cuenten con los recursos humanos y técnicos adecuados y especializados, lo anterior ayudaría mucho para fortalecer la protección de los derechos de la infancia, lo que debe ser una prioridad en la gestión gubernamental.

Uno de los objetivos principales de esta iniciativa es visibilizar la situación de los miles de niñas, niños y adolescentes que se encuentran internados en este tipo de instituciones como medida de protección y a pesar del problema de los efectos negativos que provoca en los niños, en la mayoría de los países en el mundo no tienen este tema en la agenda pública.

Como gobierno y sociedad tenemos una gran tarea, la profesionalización y sensibilización, en relación a que niñas, niños y adolescentes son titulares de derechos de la infancia, por lo que es nuestra obligación escucharlos y tenerlos presentes en cada una de nuestras acciones a fin de buscar siempre su bienestar.

LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES

LEY VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
<p>Artículo 4. ...</p> <p>I. ... XVI</p> <p>XVII. Mínima intervención cuando intervienen en procedimientos judiciales como víctimas o testigos: Consiste en que, cuando se solicite a niñas, niños y adolescentes quienes sean llamados a juicio, a ejercer su derecho a emitir su opinión en todo lo que les concierne, el menor número de veces posible, siempre y cuando se haga fuera del horario escolar;</p> <p>XXIII. ...XXXIII</p>	<p>Artículo 4. ...</p> <p>I. ... XVI</p> <p>XVII. Interés superior de la niñez: Principio rector que debe ser considerado en todas las acciones y decisiones que afecten a niñas, niños y adolescentes.</p> <p>XXIII. ... XXXIV.</p>
<p>Artículo 12. ...</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 12. ...</p>

	<p>La Procuraduría de Protección de cada entidad federativa establecerá medidas de protección para quienes reporten este tipo de violaciones a los derechos de niñas, niños y adolescentes, a fin de fomentar la cultura de denuncia y una protección más efectiva.</p>
<p>Artículo 44. Corresponde a quienes ejerzan la patria potestad, tutela o guarda y custodia de niñas, niños y adolescentes, así como a quienes los tengan bajo su atención y cuidado, la obligación primordial de adoptar prácticas de crianza positiva y de proporcionar, dentro de sus posibilidades y medios económicos, las condiciones de vida suficientes para su sano desarrollo. Las autoridades federales, de las entidades federativas, municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, coadyuvarán a dicho fin mediante la adopción de las medidas apropiadas.</p>	<p>Artículo 44. Corresponde a quienes ejerzan la patria potestad, tutela o guarda y custodia de niñas, niños y adolescentes, incluyendo al Estado, a través de los Centros de Asistencia Social, así como a quienes los tengan bajo su atención y cuidado, la obligación primordial de adoptar prácticas de crianza positiva y de proporcionar, dentro de sus posibilidades y medios económicos, las condiciones de vida suficientes para su sano desarrollo. Las autoridades federales, de las entidades federativas, municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, coadyuvarán a dicho fin mediante la adopción de las medidas apropiadas.</p>
<p>Artículo 108. ...</p> <p>I. ... V.</p> <p>VI. Contar con espacios destinados especialmente para cada una de las actividades en las que participen niñas, niños y adolescentes;</p> <p>VII. ... VIII</p>	<p>Artículo 108. ...</p> <p>II. I. ... V.</p> <p>VI. Contar con espacios destinados especialmente para cada una de las actividades en las que participen niñas, niños y adolescentes, incluyendo lugares de esparcimiento que les permita un entorno de tranquilidad y salud mental;</p> <p>VII. ... VIII</p>

...	...
<p>Artículo 109.</p> <p>I. ... II.</p> <p>III. Alimentación que les permita tener una nutrición equilibrada y que cuente con la periódica certificación de la autoridad sanitaria;</p> <p>IV. Atención integral y multidisciplinaria que le brinde servicio médico integral, atención de primeros auxilios, seguimiento psicológico, social, jurídico, entre otros;</p> <p>V. ... IX</p> <p>X. Brindarles la posibilidad de realizar actividades externas que les permita tener contacto con su comunidad, y</p> <p>XI. Fomentar la inclusión de las niñas, niños y adolescentes con discapacidad, en términos de la legislación aplicable.</p>	<p>Artículo 109.</p> <p>II. I. ... II.</p> <p>III. Condiciones adecuadas de alimentación que les permita tener una nutrición saludable, equilibrada y que cuente con la periódica certificación de la autoridad sanitaria;</p> <p>IV. Atención integral y multidisciplinaria que brinde acceso oportuno y adecuado de atención médica y de primeros auxilios las 24 horas del día, así como el seguimiento oportuno de atención psicológica, social, jurídica, entre otras;</p> <p>V. ... IX</p> <p>X. Brindarles la posibilidad de realizar actividades externas de recreación y descanso que les permita tener contacto con su comunidad, así como acceso a la tecnología básica como parte de su desarrollo integral, y</p> <p>XI. Diseñar protocolos específicos de atención, cuidado y protección de niñas, niños y adolescentes con alguna discapacidad o que se encuentren bajo tutela del Estado sin ninguna red familiar</p>

<p>...</p> <p>...</p> <p>...</p>	<p>y fomentar su inclusión en términos de la legislación aplicable.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p>
<p>Artículo 116. ...</p> <p>I. ... XXVI.</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 116. ...</p> <p>I. ... XXVI.</p> <p>XXVII. Implementar un sistema de monitoreo constante para garantizar que los centros de asistencia social cumplan con los protocolos adecuados para proteger a niñas, niños y adolescentes institucionalizados.</p> <p>XXVIII. Establecer Centros Especializados para la atención de niñas, niños y adolescentes con discapacidades en cada entidad federativa.</p> <p>XXIX. Validar, monitorear, supervisar y certificar a las instituciones públicas y privadas que alberguen a niñas, niños y adolescentes, incluyendo la creación de un protocolo estricto de vigilancia.</p> <p>XXX. Diseñar y aplicar protocolos específicos para la protección, atención y vigilancia de niñas, niños y adolescentes institucionalizados sin red de apoyo familiar, garantizando su integridad física y psicológica.</p> <p>XXXI. Garantizar la supervisión de los centros de asistencia social, a través de la creación de redes de apoyo integral conformadas por representantes de la sociedad civil nombrados a través de la Procuraduría de Protección de cada entidad federativa, para vigilar y evitar</p>

<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>situaciones de abuso, negligencia, muerte y demás violaciones a los derechos humanos de las niñas, niños y adolescentes.</p> <p>El incumplimiento de las fracciones mencionadas en el presente artículo, derivarán en sanciones administrativas y en su caso penales, las cuales estarán bajo estricta vigilancia y seguimiento de su cumplimiento, a través de la Procuraduría de Protección de cada entidad federativa.</p>
<p>Artículo 121. Para una efectiva protección y restitución de los derechos de niñas, niños y adolescentes, la federación, dentro de la estructura del Sistema Nacional DIF, contará con una Procuraduría de Protección.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p>	<p>Artículo 121. Para una efectiva protección y restitución de los derechos de niñas, niños y adolescentes, la federación, dentro de la estructura del Sistema Nacional DIF, contará con una Procuraduría de Protección, responsable de vigilar y garantizar que los centros de asistencia social cumplan con su mandato y en su caso sean acreedores a las sanciones correspondientes por cualquier daño hacia la integridad los menores de edad.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Las Procuradurías deben establecer programas específicos para monitorear y evaluar el desempeño de las instituciones públicas y privadas que atienden a menores.</p> <p>Diseñará un sistema público de registro y rendición de cuentas de dichas</p>

	<p>instituciones para garantizar su transparencia y responsabilidad.</p> <p>Es obligación de las Procuradurías garantizar la vigilancia estricta de la red de apoyo y de las instituciones encargadas del cuidado de niñas, niños y adolescentes institucionalizados.</p>
<p>Artículo 122. ...</p> <p>I. ... XI</p> <p>XII. Proporcionar información para integrar y sistematizar el Registro Nacional de Centros de Asistencia Social;</p> <p>XIII. ...</p> <p>XIV. Supervisar la ejecución de las medidas especiales de protección de niñas, niños y adolescentes que hayan sido separados de su familia de origen por resolución judicial;</p> <p>XV. ... XVI</p>	<p>Artículo 122. ...</p> <p>I. ... XI</p> <p>XII. Integrar, actualizar y sistematizar el Registro Nacional de Centros de Asistencia Social, para garantizar la transparencia y seguimiento del cumplimiento de responsabilidades.</p> <p>XIII. ...</p> <p>XIV. Supervisar la ejecución de las medidas especiales de protección de niñas, niños y adolescentes que hayan sido separados de su familia de origen por resolución judicial, así como también de las niñas, niños y adolescentes sin ninguna red familiar, que se encuentren bajo tutela del Estado, a través de los Centros de Asistencia Social.</p> <p>XV. ... XVI</p>

Por lo anteriormente expuesto y fundado, se somete a consideración la presente iniciativa con proyecto de:

Decreto por el que se adiciona la fracción XVII y se recorren las subsecuentes del artículo 4, se adiciona un segundo párrafo al artículo 12, se reforma el primer párrafo del artículo 44, la fracción VI del artículo 108, la fracción III, IV, X y XI del artículo 109, se adicionan las fracciones XXVII, XXVIII, XXIX, XXX, XXXI al artículo 116, se adiciona un segundo, sexto, séptimo y octavo párrafo al artículo 121 y se reforma la fracción XII y XIV del artículo 122, todos de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes.

Artículo Único. Se adiciona la fracción XVII y se recorren las subsecuentes del artículo 4, se adiciona un segundo párrafo al artículo 12, se reforma el primer párrafo del artículo 44, la fracción VI del artículo 108, la fracción III, IV, X y XI del artículo 109, se adicionan las fracciones XXVII, XXVIII, XXIX, XXX, XXXI al artículo 116, se adiciona un segundo, sexto, séptimo y octavo párrafo al artículo 121 y se reforma la fracción XII y XIV del artículo 122, todos de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, para quedar como sigue:

Artículo 4. ...

I. ... XVI

XVII. Interés superior de la niñez: Principio rector que debe ser considerado en todas las acciones y decisiones que afecten a niñas, niños y adolescentes.

XXIII. ... XXXIV.

Artículo 12. ...

La Procuraduría de Protección de cada entidad federativa establecerá medidas de protección para quienes reporten este tipo de violaciones a los derechos de niñas, niños y adolescentes, a fin de fomentar la cultura de denuncia y una protección más efectiva.

Artículo 44. Corresponde a quienes ejerzan la patria potestad, tutela o guarda y custodia de niñas, niños y adolescentes, **incluyendo al Estado, a través de los Centros de Asistencia Social**, así como a quienes los tengan bajo su atención y cuidado, la obligación primordial de adoptar prácticas de crianza positiva y de proporcionar, dentro de sus posibilidades y medios económicos, las condiciones de vida suficientes para su sano desarrollo. Las autoridades federales, de las entidades federativas, municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, coadyuvarán a dicho fin mediante la adopción de las medidas apropiadas.

Artículo 108. ...

III. I. ... V.

VI. Contar con espacios destinados especialmente para cada una de las actividades en las que participen niñas, niños y adolescentes, **incluyendo lugares de esparcimiento que les permita un entorno de tranquilidad y salud mental;**

VII. ... VIII

Artículo 109. ...

...

III. I. ... II.

III. **Condiciones adecuadas de alimentación** que les permita tener una nutrición **saludable**, equilibrada y que cuente con la periódica certificación de la autoridad sanitaria;

IV. Atención integral y multidisciplinaria que brinde **acceso oportuno y adecuado de atención médica y de primeros auxilios las 24 horas del día, así como el seguimiento oportuno de atención psicológica**, social, **jurídica**, entre otras;

V. ... IX

X. Brindarles la posibilidad de realizar actividades externas **de recreación y descanso** que les permita tener contacto con su comunidad, **así como acceso a la tecnología básica como parte de su desarrollo integral**, y

XI. **Diseñar protocolos específicos de atención, cuidado y protección de niñas, niños y adolescentes con alguna discapacidad o que se encuentren bajo tutela del Estado sin ninguna red familiar** y fomentar su inclusión en términos de la legislación aplicable.

...

...

...

Artículo 116. ...

II. ... XXVI.

XXVII. Implementar un sistema de monitoreo constante para garantizar que los centros de asistencia social cumplan con los protocolos adecuados para proteger a niñas, niños y adolescentes institucionalizados.

XXVIII. Establecer Centros Especializados para la atención de niñas, niños y adolescentes con discapacidades en cada entidad federativa.

XXIX. Validar, monitorear, supervisar y certificar a las instituciones públicas y privadas que alberguen a niñas, niños y adolescentes, incluyendo la creación de un protocolo estricto de vigilancia.

XXX. Diseñar y aplicar protocolos específicos para la protección, atención y vigilancia de niñas, niños y adolescentes institucionalizados sin red de apoyo familiar, garantizando su integridad física y psicológica.

XXXI. Garantizar la supervisión de los centros de asistencia social, a través de la creación de redes de apoyo integral conformadas por representantes de la sociedad civil nombrados a través de la Procuraduría de Protección de cada entidad federativa, para vigilar y evitar situaciones de abuso, negligencia, muerte y demás violaciones a los derechos humanos de las niñas, niños y adolescentes.

El incumplimiento de las fracciones mencionadas en el presente artículo, derivarán en sanciones administrativas y en su caso penales, las cuales estarán bajo estricta vigilancia y seguimiento de su cumplimiento, a través de la Procuraduría de Protección de cada entidad federativa.

Artículo 121. Para una efectiva protección y restitución de los derechos de niñas, niños y adolescentes, la federación, dentro de la estructura del Sistema Nacional DIF, contará con una Procuraduría de Protección, **responsable de vigilar y garantizar que los centros de asistencia social cumplan con su mandato y en su caso sean acreedores a las sanciones correspondientes por cualquier daño hacia la integridad los menores de edad.**

...

...

...

Las Procuradurías deben establecer programas específicos para monitorear y evaluar el desempeño de las instituciones públicas y privadas que atienden a menores.

Diseñará un sistema público de registro y rendición de cuentas de dichas instituciones para garantizar su transparencia y responsabilidad.

Es obligación de las Procuradurías garantizar la vigilancia estricta de la red de apoyo y de las instituciones encargadas del cuidado de niñas, niños y adolescentes institucionalizados.

Artículo 122. ...

II. ... XI

XII. Integrar, actualizar y sistematizar el Registro Nacional de Centros de Asistencia Social, para garantizar la transparencia y seguimiento del cumplimiento de responsabilidades.

XIII. ...

XIV. Supervisar la ejecución de las medidas especiales de protección de niñas, niños y adolescentes que hayan sido separados de su familia de origen por resolución judicial, así como también de las niñas, niños y adolescentes sin ninguna red familiar, que se encuentren bajo tutela del Estado, a través de los Centros de Asistencia Social.

XV. ... XVI

Transitorio

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

Segundo. El Ejecutivo Federal tendrá noventa días naturales, contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto, para realizar las adecuaciones reglamentarias correspondientes conforme a lo establecido en este.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 22 de abril de 2026.



Atentamente
Nancy Aracely Olgúin Díaz
Diputada Federal

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 Irais 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/>