

CONTENIDO

Proposiciones

- 2** Con punto de acuerdo, para exhortar a las autoridades federales a adoptar medidas concretas para reducir las emisiones contaminantes, garantizar el cumplimiento de la normatividad ambiental y promover la transición hacia un modelo energético sustentable en el estado de Baja California Sur, a cargo del diputado Manuel Alejandro Cota Cárdenas, del Grupo Parlamentario del PVEM
- 5** Con punto de acuerdo, para exhortar al Ejecutivo federal a emitir un decreto único e improrrogable por el término de 3 meses para la regularización de vehículos de procedencia extranjera, así como al titular de la Agencia Nacional de Aduanas a diseñar mecanismos temporales y extraordinarios que faciliten la importación definitiva de vehículos en el estado de Baja California Sur, a cargo del diputado Manuel Alejandro Cota Cárdenas, del Grupo Parlamentario del PVEM
- 6** Con punto de acuerdo, para exhortar a diversas autoridades a analizar la viabilidad del decreto por el que se habilita al municipio de Loreto como puerto de altura y cabotaje, publicado en el DOF el 10 de abril de 2026, a cargo del diputado Manuel Alejandro Cota Cárdenas, del Grupo Parlamentario del PVEM
- 10** Con punto de acuerdo, para exhortar al Congreso del estado de Baja California Sur a atender y, en su caso, considerar la solicitud ciudadana para la creación del sexto municipio de Cabo San Lucas en la entidad, a cargo del diputado Manuel Alejandro Cota Cárdenas, del Grupo Parlamentario del PVEM

Anexo III-3

Miércoles 29 de abril

Proposiciones

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A LAS AUTORIDADES FEDERALES A ADOPTAR MEDIDAS CONCRETAS PARA REDUCIR LAS EMISIONES CONTAMINANTES, GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVIDAD AMBIENTAL Y PROMOVER LA TRANSICIÓN HACIA UN MODELO ENERGÉTICO SUSTENTABLE EN EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA SUR, A CARGO DEL DIPUTADO MANUEL ALEJANDRO COTA CÁRDENAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM

El que suscribe, diputado Manuel Alejandro Cota Cárdenas, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 6, numeral 1, fracción I; y 79, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta asamblea la presente proposición con punto de acuerdo, con base en la siguiente

Exposición de Motivos

La protección del medio ambiente constituye uno de los pilares fundamentales del Estado constitucional contemporáneo. En el caso mexicano, el artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce expresamente el derecho humano de toda persona a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar, imponiendo al Estado la obligación correlativa de garantizar su respeto y preservación. Este derecho, además, se encuentra estrechamente vinculado con el derecho a la protección de la salud, previsto en el mismo ordenamiento, lo que genera un deber reforzado de las autoridades para prevenir y mitigar cualquier afectación derivada de la degradación ambiental.

Aunado a ello, el artículo 25 constitucional establece que el desarrollo nacional debe ser integral y sustentable, lo que implica que la actividad económica, incluida la generación de energía eléctrica, debe realizarse bajo criterios que aseguren la conservación del medio ambiente y el uso racional de los recursos naturales. Por su parte, el artículo 27 constitucional otorga a la nación la rectoría sobre los recursos naturales, estableciendo la responsabilidad de su aprovechamiento en beneficio social, sin comprometer el equilibrio ecológico.

En el ámbito legal, la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA) establece los principios rectores de la política ambiental, tales como la prevención, la precaución, la corrección en la fuente y la responsabilidad ambiental. Estos principios obligan a que las autoridades adopten medidas anticipadas para evitar daños al medio ambiente, privilegiando siempre la protección del entorno y de la salud de la población. Asimismo, la Ley General de Cambio Climático establece metas claras para la reducción de emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero, así como la transición hacia un modelo energético sustentable basado en fuentes limpias.

En este mismo sentido, México es parte de diversos instrumentos internacionales, como el Acuerdo de París, mediante el cual se ha comprometido a reducir sus emisiones y a fortalecer acciones frente al cambio climático. De igual forma, los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Organización de las Naciones Unidas establecen metas específicas en materia de energía asequible y no contaminante, así como de acción por el clima.

No obstante a este sólido marco jurídico, la realidad en diversas regiones del país evidencia una brecha significativa entre la norma y su aplicación efectiva. Tal es el caso del estado de Baja California Sur, particularmente en el municipio de La Paz, donde la generación de energía eléctrica continúa dependiendo en gran medida de combustibles fósiles altamente contaminantes.

La ciudad de La Paz es reconocida a nivel nacional e internacional por su riqueza natural, su biodiversidad marina y sus paisajes únicos. El Mar de Cortés, considerado uno de los ecosistemas marinos más diversos del planeta, alberga una gran variedad de especies, muchas de ellas endémicas o en peligro de extinción. Asimismo, sus playas, manglares y zonas costeras representan no sólo un patrimonio natural invaluable, sino también la base de su desarrollo económico, particularmente en actividades como el turismo y la pesca.

Sin embargo, este entorno privilegiado enfrenta una amenaza creciente derivada de la contaminación atmosférica generada por la infraestructura energética basada en combustibles fósiles. En particular, la Central Termoeléctrica Punta Prieta, operada por la Comi-

sión Federal de Electricidad, constituye una de las principales fuentes fijas de emisión de contaminantes en la región.

Dicha central, cuya operación se remonta a finales de la década de 1970, funciona principalmente mediante la combustión de combustóleo y diésel, lo que la convierte en una instalación tecnológicamente rezagada frente a los estándares actuales de generación energética. El combustóleo, al ser un residuo pesado del proceso de refinación del petróleo, contiene altos niveles de azufre y otros compuestos tóxicos que, al ser liberados a la atmósfera, generan contaminantes como dióxido de azufre (SO₂), óxidos de nitrógeno (NO_x) y partículas finas (PM_{2.5} y PM₁₀).

Estos contaminantes tienen efectos adversos comprobados, tanto en el medio ambiente como en la salud humana. Las partículas finas, en particular, representan un riesgo significativo debido a su capacidad para penetrar en el sistema respiratorio y provocar enfermedades crónicas, cardiovasculares y respiratorias. La Organización Mundial de la Salud ha señalado que la exposición a este tipo de contaminantes está directamente relacionada con un incremento en la mortalidad prematura.

En el caso de La Paz, diversos estudios han evidenciado que, si bien en ocasiones los niveles de contaminación pueden ubicarse dentro de los límites establecidos por la normatividad nacional, frecuentemente superan los parámetros recomendados a nivel internacional, lo que implica un riesgo latente para la población, especialmente para los grupos más vulnerables.

Adicionalmente, la operación de estas centrales genera impactos ambientales acumulativos, tales como la emisión de gases de efecto invernadero, la generación de residuos peligrosos y la posible contaminación del suelo y del agua. La antigüedad de la infraestructura incrementa la probabilidad de fallas operativas, fugas de combustibles y deficiencias en los sistemas de control de emisiones.

Desde una perspectiva jurídica, esta situación plantea un posible incumplimiento del principio de prevención ambiental, así como de la obligación del Estado de garantizar el derecho a un medio ambiente sano. Asimismo, podría implicar responsabilidad ambiental en términos de la legislación vigente, particularmente si se

acredita que las emisiones superan los límites permisibles o generan daños a la salud de la población.

Por otra parte, resulta fundamental considerar que Baja California Sur cuenta con un enorme potencial para el desarrollo de energías renovables, especialmente en materia solar y eólica. La alta radiación solar y las condiciones geográficas del estado lo posicionan como una región estratégica para la transición energética en México.

En este contexto, la persistencia del uso de combustóleo no sólo representa un problema ambiental, sino también un rezago en términos de innovación, competitividad y cumplimiento de compromisos internacionales. La transición hacia fuentes limpias no es únicamente una opción deseable, sino una necesidad impostergable.

La problemática descrita no puede ser abordada únicamente desde una perspectiva técnica o administrativa; se trata de un asunto de derechos humanos, de justicia ambiental y de responsabilidad intergeneracional. Las decisiones que se adopten hoy tendrán un impacto directo en la calidad de vida de las generaciones futuras.

Por ello, resulta indispensable que las autoridades competentes actúen de manera inmediata, coordinada y eficaz, fortaleciendo los mecanismos de regulación, supervisión y control, así como impulsando la modernización del sector energético.

En consecuencia, el presente punto de acuerdo tiene como finalidad exhortar a las autoridades federales a adoptar medidas concretas para reducir las emisiones contaminantes, garantizar el cumplimiento de la normatividad ambiental y promover la transición hacia un modelo energético sustentable en el estado de Baja California Sur.

Como representante de las y los ciudadanos de La Paz, levanto la voz con firmeza ante esta honorable Cámara de Diputados para exigir un alto a la contaminación generada por el uso de combustóleo en la Central Termoelectrónica Punta Prieta de la ciudad capital. No podemos permitir que el desarrollo energético continúe construyéndose a costa de la salud de nuestra gente ni del deterioro de nuestro entorno. La Paz no es sólo un punto en el mapa: es un destino turístico de clase mun-

dial, un santuario natural abrazado por el Mar de Cortés, cuya riqueza ambiental es el sustento de miles de familias.

Hoy decimos con claridad: no queremos servicios básicos que enfermen, ni crecimiento que contamine. Queremos un desarrollo que respete la vida, que proteja nuestros cielos limpios y nuestras aguas cristalinas, que garantice bienestar sin sacrificar el futuro. Defender a La Paz es defender su vocación turística, su biodiversidad y el derecho de sus habitantes a respirar un aire limpio.

Por ello, este llamado no es sólo político, es moral y urgente: es momento de dejar atrás el combustóleo y tecnologías fósiles y arcaicas y apostar decididamente por energías limpias. Porque cuidar nuestro medio ambiente no es una opción, es una responsabilidad con nuestra tierra y con las generaciones que están por venir.

Por lo antes expuesto, se somete a la consideración de esta soberanía la siguiente proposición con:

Punto de Acuerdo

Primero. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la Comisión Federal de Electricidad (CFE) para que, en el ámbito de sus atribuciones, implemente de manera inmediata tecnologías eficientes de control, mitigación y reducción de emisiones contaminantes en las centrales de generación eléctrica ubicadas en el municipio de La Paz, particularmente en la Central Termoeléctrica Punta Prieta y la Central de Combustión Interna de la ciudad Capital de Baja California Sur.

Segundo. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) y a la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (Profepa) para que, en el ámbito de sus competencias, realicen inspecciones periódicas, exhaustivas y transparentes a las referidas instalaciones, a efecto de verificar el cumplimiento de la normatividad ambiental vigente, imponiendo, en su caso, las medidas de seguridad y sanciones correspondientes.

Tercero. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la Se-

cretaría de Energía (Sener) y a la Comisión Federal de Electricidad (CFE) para que diseñen e implementen un programa integral, progresivo y calendarizado para la sustitución del combustóleo por combustibles menos contaminantes, así como para el impulso de proyectos de generación de energía renovable en el estado de Baja California Sur.

Cuarto. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) para que, en coordinación con las autoridades estatales y municipales, fortalezca la implementación, seguimiento y evaluación del Programa de Gestión para Mejorar la Calidad del Aire (Proaire) en Baja California Sur, garantizando la participación ciudadana y el acceso a la información pública en materia de calidad del aire.

Quinto. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la Comisión Federal de Electricidad (CFE) a informar a la ciudadanía sobre los niveles de emisiones contaminantes, las acciones de mitigación implementadas, los sistemas de control ambiental utilizados, así como los resultados de los análisis de los combustibles empleados en la generación de energía eléctrica en el municipio de La Paz.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,
a los 29 días del mes de abril de 2026.

Diputado Manuel Alejandro Cota Cárdenas (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR AL EJECUTIVO FEDERAL A EMITIR UN DECRETO ÚNICO E IMPRORRIGABLE POR EL TÉRMINO DE 3 MESES PARA LA REGULARIZACIÓN DE VEHÍCULOS DE PROCEDENCIA EXTRANJERA, ASÍ COMO AL TITULAR DE LA AGENCIA NACIONAL DE ADUANAS A DISEÑAR MECANISMOS TEMPORALES Y EXTRAORDINARIOS QUE FACILITEN LA IMPORTACIÓN DEFINITIVA DE VEHÍCULOS EN EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA SUR, A CARGO DEL DIPUTADO MANUEL ALEJANDRO COTA CÁRDENAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM

El que suscribe, diputado Manuel Alejandro Cota Cárdenas, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 6, numeral 1, fracción I; y 79 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta asamblea la presente proposición con punto de acuerdo con base en la siguiente

Exposición de Motivos

En términos legales y hasta diciembre pasado, se podían regularizar vehículos de procedencia extranjera en México:

- La primera opción era apegarse al decreto emitido desde 2022 por el presidente Andrés Manuel López Obrador, consistente en un pago de 2500 pesos a las Secretarías de Finanzas de los estados.
- En segunda opción y que está vigente, mediante el pago de los derechos de importación o nacionalización, en términos de la Ley Aduanera.

En el esquema de regularización por decreto de 2022, este fijó vigencia “del 1 de enero de 2023 al 31 de diciembre de 2025”, por lo que desde el 1 de enero de 2026 ya no es posible iniciar trámites bajo ese esquema extraordinario.

De acuerdo con cifras del Registro Público Vehicular (Repuve), hasta el 25 de noviembre de 2025 se regularizaron dos millones 987 mil 839 unidades en el país, lo que permitió incorporar estos automóviles a los padrones oficiales, identificar a sus propietarios y reducir riesgos asociados al uso de vehículos sin registro.

Con la conclusión del decreto, los automóviles de procedencia extranjera que no completaron su regularización quedan nuevamente sujetos a lo que marca la Ley Aduanera y demás disposiciones vigentes en materia de importación definitiva. Esto implica que su circulación sin acreditar estancia legal puede derivar en sanciones, aseguramientos o la imposibilidad de tramitar placas en las entidades federativas.

El decreto señala que existen alternativas legales para continuar con el ordenamiento del parque vehicular, aunque ya fuera del esquema simplificado que estuvo vigente desde 2022. En la práctica, esto supone que los propietarios deberán recurrir a los procedimientos ordinarios de importación, con costos y requisitos distintos a los que ofrecía el programa de regularización.

En el caso de mi entidad Baja California Sur, la Secretaría de Finanzas y Administración estatal reportó que hasta el 12 de diciembre de 2025 se regularizaron 39 mil 65 vehículos de procedencia extranjera.

A nivel nacional, el esquema de regularización se aplicó en 17 entidades, entre ellas Baja California Sur, Baja California, Sonora, Chihuahua, Sinaloa y Tamaulipas, estados con alta movilidad transfronteriza y presencia de población migrante.

El objetivo oficial fue brindar certeza jurídica al patrimonio de las familias y contribuir a la seguridad pública mediante la identificación de vehículos y propietarios.

En ese tenor, hay que precisar que miles de familias, a pesar de tener la opción legal, no regularizaron sus vehículos, situación que hoy los mantiene en la zozobra de no saber que pasara con su patrimonio y la imposibilidad de circular sin documentos (placas, tarjeta de circulación, revista, etc.)

Si bien es cierto, el marco legal que permite la entrada formal de estos automóviles se mantendrá activo hasta el 30 de noviembre de 2026, hay que aclarar que esta fecha fatal no aplica a las reglas anteriores del programa de regularización de los denominados “autos chocolate”.

Según las reglas del T-MEC, para que un vehículo pueda ser importado bajo este decreto, debe cumplir estrictamente con las reglas de origen y los requisitos

técnicos establecidos en el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá.

Por lo anterior y en apoyo a la economía familiar, bajo la premisa de “primero los pobres” que se pudiera publicar un nuevo decreto, por un tiempo limitado e improrrogable, como una última opción de regularización.

O bien, si no existe la posibilidad de extender esta prerrogativa social, que se busquen mecanismos para poder apegarse al decreto de importación definitiva o nacionalización, excluyendo del requisito de presentar el vehículo en la frontera, pudiéndose por ejemplo habilitar la aduana de la ciudad capital de La Paz, en el estado de Baja California Sur para realizar importaciones definitivas, obviamente una vez cubierto el pago de los derechos correspondientes.

El problema radica en que las y los sudcalifornianos están obligados a trasladar y presentar físicamente sus unidades hasta la frontera norte, siendo Tijuana, Tecate o Mexicali los puntos más cercanos, mismos que se encuentran a 1,430, 1,477 y 1,362 kilómetros respectivamente. Además de la inversión de gasolina, el riesgo de los retenes federales, el pago de los derechos aduaneros y honorarios de agentes aduanales.

Es preciso señalar que en décadas pasadas, cuando se consideraba zona fronteriza a Baja California Sur, se le aplicaban excepciones a pesar de su ubicación geográfica, mismas que pudieran ser retomadas como medidas excepcionales y temporales, para apoyar a las y los ciudadanos y facilitar la certeza jurídica.

Por lo antes expuesto, se somete a la consideración de esta soberanía la siguiente proposición con:

Punto de Acuerdo

primero. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, al Poder Ejecutivo federal a emitir un decreto único e improrrogable por el término de 3 meses para la regularización de vehículos de procedencia extranjera, lo anterior como última oportunidad de los poseedores de vehículos para regularizar su debida estancia en el país, con el pago ante las secretarías de finanzas u homólogos en las entidades del país que se consideren en dicho decreto.

Segundo.- La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, al titular de la Agencia Nacional de Aduanas para que se diseñen mecanismos temporales y extraordinarios que faciliten la importación definitiva de vehículos en el estado de Baja California Sur, habilitando ventanillas únicas en la aduana de la ciudad de La Paz como instancia importadora para las y los habitantes de la entidad, evitando con ello los gastos y la logística de traslado necesaria de las y los ciudadanos para importar vehículos en la aduana más cercana que se encuentran aproximadamente a 1,400 kilómetros de distancia.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,
a los 29 días del mes de abril de 2026.

Diputado Manuel Alejandro Cota Cárdenas (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A DIVERSAS AUTORIDADES A ANALIZAR LA VIABILIDAD DEL DECRETO POR EL QUE SE HABILITA AL MUNICIPIO DE LORETO COMO PUERTO DE ALTURA Y CABOTAJE, PUBLICADO EN EL DOF EL 10 DE ABRIL DE 2026, A CARGO DEL DIPUTADO MANUEL ALEJANDRO COTA CÁRDENAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM

El que suscribe, diputado Manuel Alejandro Cota Cárdenas, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 6, numeral 1, fracción I; y 79, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta asamblea la presente proposición con punto de acuerdo con base en la siguiente

Exposición de Motivos

El municipio de Loreto en Baja California Sur representa uno de los territorios con mayor valor histórico,

turístico y ecológico del noroeste de México, fue fundado en 1697 como la primera capital de las Californias, hoy constituye un destino estratégico bajo el Programa Pueblos Mágicos, cuya vocación se centra en el turismo sustentable y la conservación de su patrimonio natural.

Loreto se distingue por su entorno natural privilegiado entre la Sierra de la Giganta y el Mar de Cortés, lo que favorece actividades como el avistamiento de la ballena azul año con año, actividades recreativas como la pesca deportiva, el buceo, snorkel, kayak y el turismo cultural en misiones jesuitas.

El principal activo ecológico es el Parque Nacional Bahía de Loreto, que protege más de 206,000 hectáreas marinas y alberga más de 1,300 especies, es un Área Natural Protegida y sitio Ramsar desde 1996, con 5 islas y una biodiversidad muy sensible.

El reciente decreto que lo clasifica como puerto de cabotaje y altura abre la puerta a cruceros grandes y barcos comerciales de gran calado, ha generado inconformidad local por los posibles e irreversibles los impactos ecológicos y ambientales.

Además, la primera capital de las 3 californias forma parte del sitio de la UNESCO denominado “Islas y Áreas Protegidas del Golfo de California”, reconocido como Patrimonio Mundial por su biodiversidad excepcional.

En este contexto, ese bello puerto ha permitido consolidar un modelo de turismo de bajo impacto, donde la conservación es parte esencial de la actividad económica. En cuanto a su flora y fauna, es considerado un patrimonio ecológico estratégico, por ejemplo, es considerada una de las regiones con mayor biodiversidad marina del mundo. En ella habitan:

- Ballena azul
- Delfines
- Tiburón ballena
- Aves marinas endémicas
- Arrecifes y especies de peces únicas.

Este ecosistema es clave no solo para el turismo, sino también para la pesca sustentable y la investigación científica. En cuanto a las actividades económicas y su impacto, la estructura económica del municipio refleja su vocación turística donde más del 40 por ciento de la población ocupada se encuentra en el sector servicios, aproximadamente 33.8 por ciento trabaja en hostelería y restaurantes, por ello el turismo es el principal motor económico.

El turismo genera un efecto multiplicador en el transporte, comercio, restauranteros, pesca y construcción, lo cual evidencia una alta dependencia económica del equilibrio ambiental.

El pasado 10 de abril se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el decreto que transforma a Loreto como puerto de altura y cabotaje lo cual puede implicar riesgos importantes:

En principio un posible impacto ecológico por contaminación marina, por el ruido submarino que afecta a los cetáceos y la alteración de hábitats naturales.

Además, puede haber una presión sobre área natural protegida por el incremento de tráfico marítimo que podría:

- Dañar arrecifes
- Afectar zonas de reproducción
- Incrementar riesgos de colisiones de mamíferos y accidentes ambientales
- Construcción de infraestructura tipo muelle para estacionamiento de naves de gran calado.
- Y el deseo futuro de dragados que impactarían de manera negativa el entorno natural.

Además, se considera que puede haber un cambio de modelo económico por alta saturación turística, pérdida del enfoque sustentable y una urbanización desordenada.

El desarrollo del municipio de Loreto y la protección de sus ecosistemas están regulados por un sólido marco jurídico nacional e internacional:

a) La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

El artículo 4 establece: El derecho a un medio ambiente sano y la obligación del Estado de garantizar su protección.

b) La Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA) que establece:

- Regulación de Áreas Naturales Protegidas
- Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) obligatoria para proyectos como puertos
- Principio de prevención y precaución.

c) La Ley General de Vida Silvestre protege especies y ecosistemas, especialmente:

- Mamíferos marinos
- Especies en riesgo
- Prohíbe actividades que alteren sus hábitats sin autorización.

d) La Ley General de Cambio Climático, establece la obligación de:

- Reducir emisiones contaminantes
- Evaluar impactos climáticos de proyectos.

El incremento del tráfico marítimo contraviene objetivos de reducción de emisiones.

e) La Ley de Puertos, regula el desarrollo portuario, pero exige:

- Compatibilidad con ordenamientos ecológicos
- Cumplimiento de normativas ambientales

g) Los Instrumentos internacionales donde México está obligado por acuerdos como:

- Convención sobre la Diversidad Biológica

- Convención Ramsar sobre humedales
- Programa de Patrimonio Mundial de la UNESCO

h) El Área Natural Protegida Parque Nacional Bahía de Loreto cuenta con:

- Programa de Manejo
- Zonificación ecológica
- Restricciones a actividades industriales

Cualquier modificación debe respetar estos instrumentos, desde el punto de vista legal, el desarrollo portuario debe cumplir con evaluaciones ambientales estrictas, así mismo debe respetar el principio de desarrollo sustentable y puede ser impugnado si vulnera derechos ambientales, resulta de importancia determinar si la operación de cruceros es compatible con el plan de manejo de las áreas naturales protegidas existentes, del sitio Ramsar y del parque marino nacional.

El reciente decreto del 10 de abril de 2026, por el que se modifica el diverso por el que se habilita y modifica la habilitación de diversos puertos y terminales en el territorio nacional determina que el Puerto de Loreto, en Baja California Sur cuenta con todos los elementos técnicos, administrativos y de mercado, por lo que, resulta necesario que sea habilitado formalmente como Puerto de Altura y Cabotaje.

Refiere dicho decreto que el tráfico marítimo, se ha incrementado y actualmente recibe embarcaciones tipo crucero, yates y de recreo, considerándose como un puerto con “destino de influencia”, al contribuir en la toma de decisiones en materia turística por estar ubicado en la ruta del Pacífico que conecta con la Costa del Pacífico de los Estados Unidos de América y Canadá, mismo que cuenta con la presencia de autoridades para cumplir con el requisito de libre plática y autorizar el arribo de embarcaciones mayores.

En días anteriores, la sociedad loretana salió a manifestarse en contra de dicha decisión, en ese sentido refirió la falta de una consulta pública para tomar dicha determinación sin conocer la opinión de los sectores de prestadores turísticos, hoteleros, ambientalistas, comerciantes, cooperativas y mucho menos de las y los habitantes.

De entrada, existe un rechazo social:

- A que no se ha presentado el beneficio real y directo de una decisión que no se consensó con nadie, que se tomó desde un escritorio sin conocer el espíritu de la vocación turística del puerto.
- A la posible entrada de operadores externos con mayor capacidad económica que los locales y vínculos con grandes agencias y navieras.
- Al posible impacto al equilibrio ambiental y la vocación turística de la región.
- A la redefinición de la operación marítima del destino, pues para los prestadores de servicios locales marca el inicio de un posible desplazamiento de la dársena, la cual es el corazón operativo de su trabajo diario, pues para quienes viven del mar.
- La posible afectación al Área Natural Protegida clave para la biodiversidad del Golfo de California y hábitat fundamental para la supervivencia de la ballena azul, así como la afectación de la reproducción de la almeja chocolata, la cual representa el platillo regional de Loreto en el mundo.
- Que el crecimiento económico debe ir acompañado de garantías ambientales y no se le ha brindado a la población local y que no existieron reuniones previas informativas, la comunidad no participó y no se consultó a nadie.

Por lo tanto, y como diputado federal electo por las y los habitantes del municipio de Loreto, me preocupo, me ocupo y me opongo a todo aquello que pueda afectar al medio ambiente de este paraíso sudcaliforniano, ya que este bello municipio posee una riqueza natural excepcional que sustenta su economía turística. Su modelo de desarrollo depende directamente de la conservación del Parque Nacional Bahía de Loreto y del equilibrio ecológico del Golfo de California.

Hay que ser precisos: Loreto es un destino turístico que se ha forjado de manera responsable y respetuosa del medio ambiente por sus mismos ciudadanos, siendo esta su mayor fortaleza y atractivo y los cruceros no son compatibles con esto, ya que aquí es bienvenido el turismo que preserva, el que gusta del ecoturismo, el que respeta las tradiciones y el que respeta a su gente.

El decreto en comento para convertirlo en puerto de altura y cabotaje representa una decisión de alto impacto que debe analizarse bajo criterios científicos, económicos y legales ya que facilita el arribo de cruceros grandes y barcos comerciales de gran calado en Loreto, pero el Parque Nacional Bahía de Loreto tiene ecosistemas críticos donde colisiones, ruido, dragado y contaminación son riesgos reales.

Por último, hay que ser enfáticos: “El desarrollo no puede pasar por encima del medio ambiente” y sobre esta premisa no hay negociación válida, ya que Loreto no está dispuesto a sacrificar su identidad ni su riqueza natural por promesas futuras de crecimiento económico.

Por lo antes expuesto, se somete a la consideración de esta soberanía la siguiente proposición con:

Punto de Acuerdo

Primero. - La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta de manera respetuosa al Poder Ejecutivo federal a dejar sin efectos el decreto por el que se habilita al municipio de Loreto como puerto de altura y cabotaje, mismo que se encuentra publicado en el Diario Oficial de la Federación el 10 de abril de 2026 y realice una consulta pública con las y los habitantes del municipio de Loreto, con fundamento en el artículo 7 del Acuerdo de Escazú, a fin de evitar que arriben a las costas de Loreto barcos comerciales de gran calado que provoquen la devastación del ecosistema citado.

Segundo. - La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta de manera respetuosa a la Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas (Conanp) para que realice un análisis sobre la viabilidad y compatibilidad del decreto en mención con el decreto de creación y el Programa de Manejo, ambos del Parque Nacional Bahía de Loreto.

Tercero. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta de manera respetuosa a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) para que realice un estudio y análisis sobre la viabilidad y compatibilidad del decreto en mención con el decreto de creación y el Programa de Manejo, ambos del Parque Nacional Bahía de Loreto, informando el resultado a esta soberanía popular.

Cuarto. - La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta de manera respetuosa a la Administración Portuaria Integral de Baja California Sur, a que se abstenga de realizar cualquier obra de infraestructura portuaria que pueda afectar el Parque Nacional Bahía de Loreto y que no esté prevista o regulada por el plan de manejo del parque en mención, hasta en tanto no se tengan estudios de viabilidad y se realice una consulta pública con las y los habitantes del municipio de Loreto.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,
a los 29 días del mes de abril de 2026.

Diputado Manuel Alejandro Cota Cárdenas (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR AL CONGRESO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA SUR A ATENDER Y, EN SU CASO, CONSIDERAR LA SOLICITUD CIUDADANA PARA LA CREACIÓN DEL SEXTO MUNICIPIO DE CABO SAN LUCAS EN LA ENTIDAD, A CARGO DEL DIPUTADO MANUEL ALEJANDRO COTA CÁRDENAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM

El que suscribe, diputado Manuel Alejandro Cota Cárdenas, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecológico de México de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 6, numeral 1, fracción I; y 79, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta asamblea la presente proposición con punto de acuerdo con base en la siguiente

Exposición de Motivos

El municipio de Los Cabos es el motor económico del estado de Baja California Sur ya que es el principal generador de riqueza en la entidad, ya que aporta más

del 50 por ciento del Producto Interno Bruto estatal, lo que lo convierte en el eje de la economía sudcaliforniana.

Su economía está altamente especializada en el sector terciario, particularmente en turismo, comercio, construcción y servicios, es uno de los principales receptores de inversión extranjera directa en el estado, lo que significa que gran parte del crecimiento económico de la entidad depende directamente del desempeño de este municipio turístico de talla internacional.

Los Cabos es uno de los destinos turísticos más importantes de México y del mundo, forma parte del grupo de destinos premium del país junto con Cancún y la Riviera Maya, es así que recibe millones de turistas nacionales e internacionales cada año y tiene una tasa de las mayores derramas económicas por visitante, debido a su enfoque en turismo de alto poder adquisitivo.

Destinos como Cabo San Lucas y San José del Cabo concentran hoteles de lujo, marinas, campos de golf, entre otras cosas que posicionan a Baja California Sur como un actor clave en el turismo global.

Además, Los Cabos es el mayor generador de empleo en el estado, miles de empleos directos en hoteles, restaurantes, transporte y servicios, así como una amplia generación de empleos indirectos en construcción, proveeduría y comercio, este fenómeno ha convertido al municipio en el principal polo de migración interna dentro del país con personas que viene a buscar mayores estándares de bienestar social.

Lo anterior ha generado un crecimiento demográfico acelerado, su población se ha multiplicado rápidamente en las últimas décadas.

La ciudad de Cabo San Lucas es uno de los núcleos urbanos de mayor expansión, lo cual tiene dos implicaciones clave:

La positiva:

- Mayor dinamismo económico
- Mercado laboral amplio.

La negativa o los retos:

- Existe presión social por la carencia de servicios públicos básicos
- Expansión una urbanización desordenada, y
- El destino reclama mayor infraestructura

En el tema presupuestal y fiscal, Los Cabos es pieza fundamental para las finanzas públicas estatales y municipales por su alta recaudación de impuestos locales (predial, licencias, derechos turísticos), generación de ingresos vinculados al turismo y por su aportación significativa a participaciones federales. En términos prácticos, gran parte de los recursos públicos del estado dependen de la actividad económica generada en este municipio.

En cuanto a su posición estratégica internacional, Los Cabos tiene una ubicación privilegiada por su alta conectividad aérea directa con Estados Unidos y Canadá, además de ser un punto clave en rutas marítimas y turísticas del Pacífico.

Debido a todo lo anterior, Los Cabos es clave en discusiones como la necesidad de creación del municipio de Cabo San Lucas autónomo de Cabo San Lucas, donde se encuentra su cabecera municipal.

Y como antecedente de la presente propuesta, en sesión pública de la Diputación Permanente, el 25 de febrero de 2025, en su carácter de presidente del Consejo Ciudadano por el Sexto Municipio en Cabo San Lucas, se presentó como iniciativa ciudadana la propuesta del cambio de delegación a municipio en Cabo San Lucas, Baja California Sur.

Dicha iniciativa fue turnada a comisión, y aún no ha sido dictaminada por el congreso local, no obstante, lo anterior, el 20 de mayo del mismo año se instaló la Comisión Especial Plural Coadyuvante del Congreso del Estado, que tiene por objeto estudiar durante seis meses la viabilidad técnica, jurídica y social de la propuesta.

En cuanto a la ruta jurídica establecida en el marco normativo local, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California Sur en su artículo 64 establece lo siguiente:

“64.- Son facultades del Congreso del Estado:

XXXV.- Crear o suprimir municipios y reformar la división política del Estado mediante el voto de las dos terceras partes de la totalidad de los diputados.
“

En cuanto al capítulo III “de la creación, supresión y asociación de municipios el dispositivo 122 establece:

122.- Para la creación de municipios en el estado, se requerirá la aprobación del Congreso del Estado y la concurrencia de los siguientes elementos:

I.- Que sea conveniente para satisfacer las necesidades de sus habitantes.

II.- Que la superficie del territorio del estado en el que se pretenda erigir sea suficiente para cubrir sus necesidades y atender a sus posibilidades y de desarrollo futuro.

III.- Que compruebe debidamente ante el Congreso, que tienen elementos suficientes para proveer a su existencia política.

IV.- Que su población no sea inferior a cinco mil habitantes.

V.- Que la comunidad en la que se establezca su cabecera cuente con más de tres mil habitantes.

VI.- Que la ciudad señalada en la fracción anterior tenga servicios públicos adecuados para su población.

VII.- Que previamente se escuche la opinión de los ayuntamientos de los municipios que puedan ser afectados en su territorio por la creación del nuevo, y

VIII.- Que cuando menos las dos terceras partes de las ciudadanas y ciudadanos del territorio que se pretenda erigir en municipio, manifiesten su conformidad en plebiscito que al efecto se lleve a cabo.

Por su parte la Ley Orgánica del Poder Legislativo del estado de Baja California Sur determina en su artículo 46:

“Artículo 46.- Será materia de estudio, dictamen y competencia de las distintas comisiones, lo siguiente:

II.- De la comisión de asuntos políticos:

b).- La creación o supresión de municipios y la división territorial del Estado.

Artículo 196

El Congreso del Estado, a propuesta de la Junta de Gobierno y Coordinación Política o de algunas de las Comisiones Permanentes o especiales y por acuerdo de la mayoría de sus miembros, podrá convocar a consulta popular los asuntos de su competencia, cuando a su juicio se requiera conocer la opinión de los ciudadanos de la entidad, sobre determinado asunto.

El Congreso del Estado podrá solicitar al Instituto Estatal electoral, lleve a cabo el plebiscito con respecto de los ayuntamientos, cuando se pretenda erigir un Municipio, en las mismas condiciones, podrá solicitar al organismo que señala la Ley de la materia, someta a plebiscito de los ciudadanos de sus respectivos municipios los actos que pretendan efectuar, así como los convenios que tengan programado celebrar con otros municipios, entidades o particulares.”

En ese tenor, la Ley de Participación Ciudadana para el estado de Baja California Sur en su Título Tercero” de los instrumentos de participación ciudadana” señala lo siguiente:

“Capítulo I

Del plebiscito

Artículo 14. Definición. Se entiende por plebiscito la consulta pública a las ciudadanas y los ciudadanos del Estado, para que expresen su opinión afirmativa o negativa, en caso de controversia, respecto de un acto del Poder Ejecutivo y de los ayuntamientos, que sean considerados como trascendentales para la vida pública del Estado o de los municipios, según sea el caso, o para la formación, supresión o fusión de municipios.

Artículo 15. Autoridades competentes. El Congreso del Estado, con la aprobación de las dos terceras partes de sus integrantes, podrá solicitar al Instituto someta a plebiscito los reglamentos, decretos y

otros actos emanados del Titular del Poder Ejecutivo del Estado, que sean considerados como trascendentales para la vida pública o el interés social del Estado.

Artículo 16. Procedencia de plebiscito. Podrán someterse a plebiscito:

I. En caso de controversia, los actos o decisiones de carácter general del titular del Ejecutivo Estatal, que se consideren como trascendentales en la vida pública de la entidad;

II. En caso de controversia, los actos o decisiones administrativas de los ayuntamientos que se consideren trascendentales para la vida pública del municipio de que se trate; y

III. La solicitud formulada por las ciudadanas y los ciudadanos referentes a la formación de un nuevo municipio dentro de los límites de los ya existentes, o de la supresión o fusión de alguno o algunos de estos.

Cuando la solicitud se trate de la formación de un nuevo municipio, el plebiscito deberá aplicarse a las ciudadanas y los ciudadanos que habiten en el territorio que se pretenda erigir en municipio.

Artículo 19. Requisitos en caso de solicitud ciudadana. Cuando la solicitud a que se refiere el artículo anterior provenga de las ciudadanas y los ciudadanos, la misma deberá contener:

I. Cuando menos el 4 por ciento de las ciudadanas y los ciudadanos inscritos en la Lista Nominal de Electores del Estado, en caso de la fracción I del artículo 16 de la presente ley;

II. Cuando menos el 4 por ciento de las ciudadanas y los ciudadanos inscritos en la Lista Nominal de Electores, en el municipio o municipios de que se trate, respecto de los actos trascendentales de las autoridades municipales, en el caso de la fracción II del artículo 16 de esta ley;

III. Cuando menos el 33 por ciento de las ciudadanas y los ciudadanos inscritos en la Lista Nominal de Electores del municipio o municipios de que se trate, en el caso de la fracción III del artículo 16 de la presente ley;

IV. En todos los casos deberán anexarse los nombres y apellidos completos, firma y clave de elector de las ciudadanas y los ciudadanos inscritos en la Lista Nominal de Electores, que respalden la solicitud.

Artículo 20. Obligatoriedad del resultado. El resultado del plebiscito que se realice de conformidad con lo previsto en la presente ley tendrá carácter de obligatorio para las autoridades de las cuales emanó el acto o decisión de gobierno.

En resumen, la ruta crítica que debiera seguir el congreso estatal para dar cumplimiento a una demanda ciudadana y deuda histórica con las y los cabenios es la siguiente:

- 1.- Una vez presentada la iniciativa ciudadana
- 2.- la comisión especial empieza a solicitar estudios técnicos
- 3.- Dos terceras partes de las y los diputados integrantes de la legislatura solicitan al Instituto Estatal Electoral la realización del plebiscito.
- 4.- El plebiscito debe de tener obtener las 2/3 partes de los votos de los electores del municipio crearse
- 5.- Se presenta el dictamen aprobatorio por la comisión permanente de asuntos políticos del Congreso del Estado y se somete a votación de la soberanía popular.
- 6.- se emite el decreto correspondiente.
- 7.- Se convoca a elección del primer ayuntamiento.

El punto de partida para traer esta demanda ciudadana a la cámara baja del Congreso de la Unión, es la firme necesidad de eficientar la administración pública, ya que la sobrecarga administrativa del actual municipio de Los Cabos, cuyo gobierno debe atender simultáneamente dos polos urbanos con dinámicas distintas hace imposible satisfacer las necesidades básicas ciudadanas de los servicios públicos.

Lo anterior, ya que casi con la misma importancia y peso, San José del Cabo funge como cabecera municipal y centro administrativo; mientras Cabo San Lucas es el principal centro económico y turístico.

La problemática de gobernanza y eficiencia administrativa se da por la coexistencia de dos centros urbanos de alta relevancia dentro de un mismo municipio ha generado:

1. Desigualdad en la distribución de recursos públicos
- 2 Retrasos en la prestación de servicios municipales
3. Limitaciones en la planeación territorial diferenciada
4. Distanciamiento entre autoridad y ciudadanía

La distancia geográfica y funcional entre Cabo San Lucas y la cabecera municipal (San José del Cabo) implica costos administrativos adicionales y dificulta la atención oportuna de problemáticas específicas.

Desde el enfoque de la administración pública, esto configura un caso típico de ineficiencia por sobredimensión territorial, y déficit de gobernanza local

Revisando la viabilidad técnica, económica, sociodemográfica y jurídica, Cabo San Lucas cumple con múltiples criterios técnicos utilizados para la creación de municipios:

- Cuenta con una identidad social, económica y urbana claramente diferenciada.
- En su infraestructura, dispone de una red hotelera internacional, infraestructura portuaria (Marina), tiene servicios turísticos de alto nivel y una excelente conectividad nacional e internacional.
- Cuenta con una economía propia, al operar como un sistema económico parcialmente autónomo dentro del municipio.
- Tiene una base poblacional suficiente que justifica una administración independiente.

Las consecuencias positivas de tomar esta decisión histórica de creación del sexto municipio podrían impactar positivamente, al generarse una mayor eficiencia administrativa, mejor atención a servicios públicos, una planeación urbana más focalizada, el

fortalecimiento de la participación ciudadana y el incremento en la transparencia y rendición de cuentas.

Por ello, resulta indispensable que cualquier decisión se base en estudios técnicos integrales que evalúen:

- Sostenibilidad financiera
- Impacto presupuestal
- Redistribución de recursos
- Capacidad institucional

Por ello, creo necesario que se deben hacer estudios especializados y la aplicación de un plebiscito como mecanismo de legitimidad democrática y de democracia participativa, que sea la ciudadanía quien determine, mediante voto directo, libre e informado, si desea o no la creación del municipio de Cabo San Lucas.

Este mecanismo de participación ciudadana, sin duda, dotaría de legitimidad social a la decisión, reduciría conflictos políticos posteriores, incorporaría la voz ciudadana en decisiones estructurales.

Por lo anterior, resulta pertinente exhortar, respetuosamente, al Congreso del estado de Baja California Sur a que, en el ámbito de sus atribuciones, inicie el análisis y proceso correspondiente para la creación del sexto municipio con cabecera en Cabo San Lucas, considerando estudios técnicos, financieros y sociales que confirmen su viabilidad.

Lo anterior, con el único objetivo de que a través de la eventual municipalización de Cabo San Lucas se responda a una realidad demográfica y económica consolidada, además de dar una oportunidad para fortalecer el desarrollo institucional del estado, mejorando la calidad de vida de sus habitantes y asegurando un crecimiento ordenado y sostenible en una de las regiones más dinámicas del país.

La propuesta no parte de una aspiración política aislada, sino de una deuda histórica y una realidad estructural verificable: el municipio de Los Cabos presenta niveles de crecimiento demográfico, concentración económica, presión urbana y complejidad administrativa que justifican la revisión de su configuración territorial.

Como sudcaliforniano y de raíces cabeñas coincido en que es necesario mitigar las brechas de desigualdad que viven Los Cabos, nuestra gente requiere de una mayor atención y un gobierno municipal cercano, que le garantice condiciones de bienestar y que además las decisiones se deben de tomar escuchando al pueblo, permitiéndoles participar de manera democrática y ciudadana en toma de decisiones; soy un firme creyente que la creación del municipio de Cabo San Lucas habrá de abonar a la mejoría en las condiciones de las familias y que no es un capricho, sino un acto de justicia social.

Por lo antes expuesto, se somete a la consideración de esta soberanía la siguiente proposición con:

Punto de Acuerdo

Primero. - La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, en pleno respeto a la división de poderes, a la autonomía y soberanía estatal, exhorta de manera respetuosa al honorable Congreso del estado de Baja California Sur a que, atendiendo una demanda social, dictamine la iniciativa ciudadana de fecha 18 de abril del 2025, presentada por Consejo Ciudadano por el Sexto Municipio de Los Cabos, relativa a la creación de un nuevo municipio en la entidad y, en el momento procesal oportuno, inicie con el procedimiento de consulta popular establecido en el artículo 122 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California Sur, en concordancia con el artículo 196 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Baja California Sur y con el capítulo primero, del título tercero de con la Ley de Participación Ciudadana para el Estado.

Segundo.- La Cámara de Diputados al honorable Congreso de la Unión, en pleno respeto a la división de poderes, exhorta, respetuosamente, al Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal, a que trabaje coordinadamente asesorías de carácter técnico con la XVII Legislatura al Congreso del Estado Libre y Soberano de Baja California Sur, en lo relativo al proceso legislativo que se lleva a cabo en aquella entidad concerniente a la elevación a la categoría de Municipio Libre a la actual delegación de gobierno de Cabo San Lucas, Baja California Sur.

Tercero.- La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la

Secretaría de Hacienda y Crédito Público a que, en el ámbito de sus atribuciones legales, coadyuve con el Congreso del Estado Libre y Soberano de Baja California Sur en la elaboración de un estudio hacendario y fiscal respecto de la solicitud ciudadana para la creación del sexto municipio de Cabo San Lucas en el estado de Baja California Sur, elevada por integrantes del Comité Ciudadano por Sexto Municipio.

Cuarto. - La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a la Conagua para que, en el ámbito de sus atribuciones legales, coadyuve con el Congreso del estado de Baja California Sur en la elaboración de un estudio hídrico que establezca el mejor esquema de manejo de las aguas nacionales respecto de la solicitud ciudadana para la creación del sexto municipio de Cabo San Lucas en el estado de Baja California Sur, elevada por integrantes del Consejo Ciudadano por el Sexto Municipio de Cabo San Lucas.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,
a los 29 días del mes de abril de 2026.

Diputado Manuel Alejandro Cota Cárdenas (rúbrica)

Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, LXVI Legislatura**Junta de Coordinación Política**

Diputados: Ricardo Monreal Ávila, presidente; José Elías Lixa Abimerhi, PAN; Carlos Alberto Puente Salas, PVEM; Reginaldo Sandoval Flores, PT; Rubén Ignacio Moreira Valdez, PRI; Ivonne Aracely Ortega Pacheco, MOVIMIENTO CIUDADANO.

Mesa Directiva

Diputados: Kenia López Rabadán, presidenta; vicepresidentes, Sergio Carlos Gutiérrez Luna, MORENA; Paulina Rubio Fernández, PAN; Raúl Bolaños-Cacho Cué, PVEM; secretarios, Julieta Villalpando Riquelme, MORENA; Alan Sahir Márquez Becerra, PAN; Nayeli Arlen Fernández Cruz, PVEM; Magdalena del Socorro Núñez Monreal, PT; Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel, PRI; Laura Iraís Ballesteros Mancilla, MOVIMIENTO CIUDADANO.

Secretaría General**Secretaría de Servicios Parlamentarios****Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados**

Director: Juan Luis Concheiro Bórquez, **Edición:** Casimiro Femat Saldívar, Ricardo Águila Sánchez, Antonio Mariscal Pioquinto.

Apoyo Documental: Dirección General de Proceso Legislativo. **Domicilio:** Avenida Congreso de la Unión, número 66, edificio E, cuarto nivel, Palacio Legislativo de San Lázaro, colonia El Parque, CP 15969. Teléfono: 5036 0000, extensión 54046. **Dirección electrónica:** <http://gaceta.diputados.gob.mx/>