

## CONTENIDO

### Iniciativas

- 2** Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, en materia de desaparición forzada de personas en servicios de autotransporte terrestre de pasajeros, suscrita por diputadas y diputados integrantes del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano
- 21** Que reforma diversas disposiciones de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, en materia de concurrencia para la prevención y control de la contaminación atmosférica, a cargo de la diputada Irais Virginia Reyes de la Torre, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano

## Anexo II-6-1

**Domingo 1 de febrero**

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, Y LA LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE NIÑAS NIÑOS Y ADOLESCENTES, EN MATERIA DE DESAPARICIÓN FORZADA DE PERSONAS EN SERVICIOS DE AUTOTRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS, A CARGO DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.**

Quienes suscriben, diputadas y diputados integrantes del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXVI Legislatura, con fundamento en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como los artículos 6, fracción I; 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someten a consideración de esta Soberanía la presente iniciativa con Proyecto de Decreto, de conformidad con la siguiente:

**Exposición de motivos**

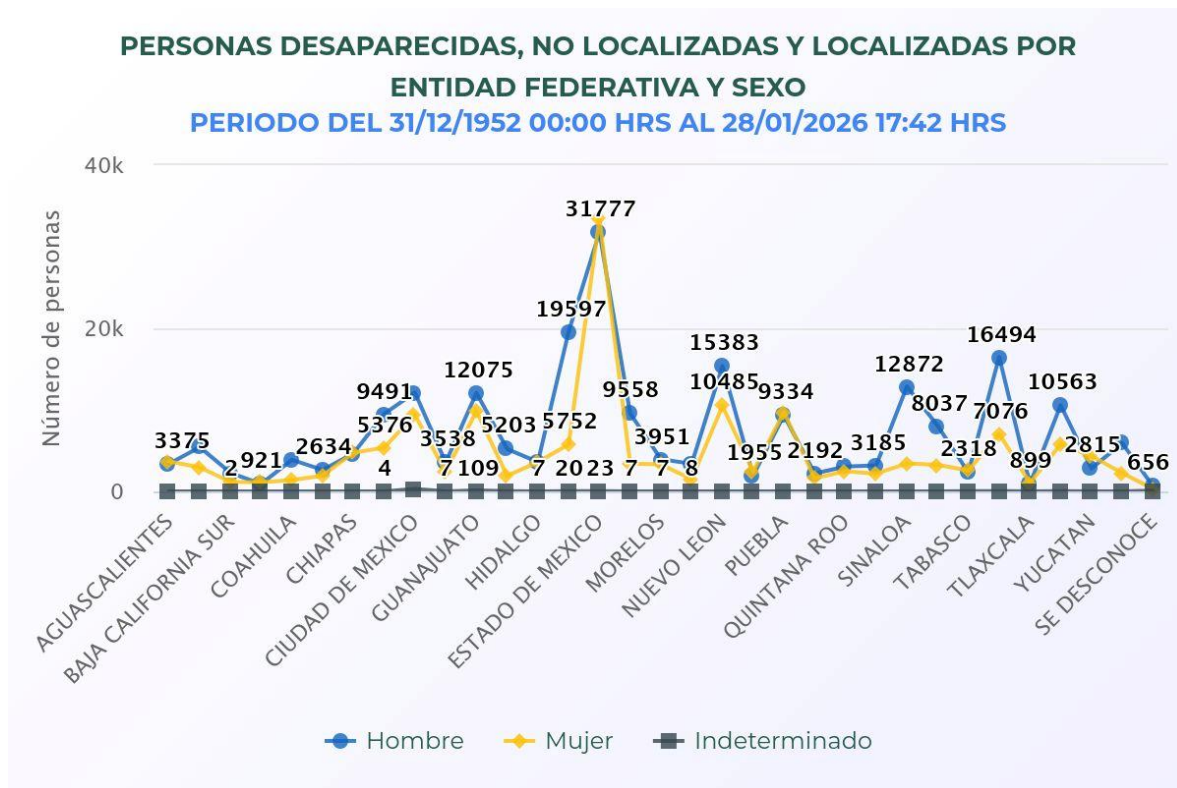
La crisis de desaparición de personas en México ha trascendido la categoría de problema de seguridad pública para consolidarse como una catástrofe humanitaria de dimensiones históricas y una emergencia forense sin precedentes en nuestro país, que demanda medidas de atención urgentes.

De acuerdo con información del Registro Nacional de Personas Desaparecidas y No Localizadas (RNPDNO)<sup>1</sup>, **al 28 de enero de 2026 se registran 132,010 personas desaparecidas y no localizadas** de las cuáles, 14,720 registros corresponden al Estado de México, 13,654 a Tamaulipas y 12,876 a Jalisco, siendo las tres entidades con mayor incidencia de desapariciones.

Del total de personas desaparecidas, aproximadamente el 78% son hombres y 22% mujeres, lo cual refleja una clara tendencia vinculada al reclutamiento de hombres por parte del crimen organizado, lo cual se hace aún más evidente al desagregar los datos por entidad, pues dicha tendencia es notoria en entidades como Guerrero, Jalisco, Michoacán, Sinaloa, Tamaulipas, Veracruz y Zacatecas en las que la proporción de hombres desaparecidos supera por mucho a las mujeres.

---

<sup>1</sup> Registro Nacional de Personas Desaparecidas y No Localizadas. Disponible en: <https://versionpublicarnpdno.segob.gob.mx/>



*Fuente: Registro Nacional de Personas Desaparecidas y No Localizadas.*

Al analizar los datos desagregados por edad y sexo se aprecia que aproximadamente el 37% son personas menores de 19 años, mientras que el 63% restante son mayores de 19 años, es decir, **casi 4 de cada 10 personas consideradas en el Registro son menores de edad.**

Otro dato alarmante se aprecia al analizar que, de las personas consideradas en el Registro **menores de 19 años, aproximadamente el 64% son mujeres**, mientras que el 36% restante son hombres, evidenciando la prevalencia de mujeres jóvenes desaparecidas, que se vincula con la trata de personas para fines de explotación sexual y laboral, mientras que en los hombres las edades de mayor prevalencia van de los 15 a los 35 años, principalmente con fines de reclutamiento criminal.

## PERSONAS DESAPARECIDAS, NO LOCALIZADAS Y LOCALIZADAS POR RANGO DE EDAD Y SEXO

PERIODO DEL 31/12/1952 00:00 HRS AL 28/01/2026 17:42 HRS



Fuente: Registro Nacional de Personas Desaparecidas y No Localizadas.

En diciembre de 2025, investigadoras del Equipo Mexicano de Antropología Forense (EMAF) llevaron a cabo la presentación de su informe “Y ese lucero eres tú... Desapariciones de mujeres en el estado de Guerrero y sus nexos con otros crímenes sistémicos”<sup>2</sup> en el cual analizan la conexión entre los feminicidios, la trata de personas y las desapariciones de mujeres en Guerrero en el cual señalan que “El dominio masculinizado, la presencia de grupos criminales y la precariedad económica, se convierten en un escenario que vulnera y violenta cuerpos de mujeres” pues “las mujeres quedan expuestas a quedar bajo el yugo de integrantes del crimen organizado, quienes las usan como acompañamiento, para brindar servicios en las casas de seguridad o para explotación sexual”.

Es en este contexto de alta incidencia de desapariciones en que los servicios de autotransporte terrestre de personas han dejado de ser un servicio de movilidad neutral para convertirse en un mecanismo logístico esencial en las cadenas de valor de las economías ilícitas.

<sup>2</sup> Gálvez, Fernanda. “Trata y narco: el trasfondo de la desaparición de mujeres en Guerrero”. Unidad de Investigaciones Periodísticas UNAM. Disponible en: <https://corrientalterna.unam.mx/nota/trata-y-narco-el-trasfondo-de-la-desaparicion-de-mujeres-en-guerrero/>

Las centrales de autobuses en México han dejado de ser meros puntos de tránsito para convertirse en nodos críticos de riesgo, al ser espacios donde convergen la vulnerabilidad de las víctimas y la logística de captura de las organizaciones criminales, pues **a diferencia de los aeropuertos que cuentan con zonas estériles y controles de identidad rigurosos, las terminales de autobús han mantenido políticas laxas de seguridad**, facilitando el anonimato que favorece la comisión de delitos.

Un claro ejemplo de esta problemática se aprecia en la Nueva Central Camionera en San Pedro Tlaquepaque, que la propia alcaldesa del municipio calificó como un foco rojo de desaparición de personas<sup>3</sup> al acudir a la Cámara de Diputados a la presentación de una iniciativa<sup>4</sup> suscrita por la **diputada Claudia Salas Rodríguez de Movimiento Ciudadano** y el diputado Alfonso Ramírez Cuéllar de Morena en la que propusieron diversas medidas de seguridad en el servicio de transporte de pasajeros.

Un ejemplo de la estrategia utilizada por la delincuencia organizada es el caso<sup>5</sup> de Sebastián Menéndez Hernández de 18 años, originario de Cosamaloapan, Veracruz, quien primero emigró a Querétaro para trabajar como mesero y, en septiembre de 2025 **tras recibir una oferta de trabajo, se trasladó a la Nueva Central Camionera de Tlaquepaque desde donde abordó un vehículo que supuestamente lo llevaría a la entrevista laboral en Zapopan y desde entonces se encuentra desaparecido.**

De acuerdo con un comunicado<sup>6</sup> del Ayuntamiento de Tlaquepaque, tan solo durante 2025 y derivado de una serie de medidas de seguridad, en la Central Camionera de Tlaquepaque fueron localizadas 70 personas con fichas de búsqueda o reportes de extravío, sin embargo, las medidas vigentes son insuficientes para combatir la incidencia de este esquema y únicamente se están implementando en una central de autobuses de todas las que existen en el país.

---

<sup>3</sup> Ortiz, Alexis. “Central de camiones de Tlaquepaque, Jalisco, es foco rojo de desapariciones, dice alcaldesa; engañan con promesas de empleo”. Animal Político. Disponible en:

<https://animalpolitico.com/estados/central-camiones-tlaquepaque-jalisco-desapariciones>

<sup>4</sup> Gaceta Parlamentaria. Disponible en:

<https://gaceta.diputados.gob.mx/Gaceta/66/2025/mar/20250319-II-6.html#Iniciativa6>

<sup>5</sup> Ureste, Manu. “A sus 18 años, Sebastián quería un mejor trabajo; fue a la central de autobuses de Guadalajara y desapareció”. Animal Político. Disponible en:

<https://animalpolitico.com/estados/desapariciones-guadalajara-trabajo-central-autobuses-sebastian>

<sup>6</sup> Gobierno de Tlaquepaque. “Localizan a 70 personas en la Nueva Central Camionera al cierre del año”. Disponible en: [https://www.tlaquepaque.gob.mx/desglose\\_post?id=4076](https://www.tlaquepaque.gob.mx/desglose_post?id=4076)

En ese sentido, la presidenta Sheinbaum señaló durante su conferencia matutina del 28 de enero de 2026 que revisará el estatus de las iniciativas que proponen la identificación de pasajeros en terminales de autobuses, con el objetivo de que sean aprobadas pues ello *“ayuda cuando hay el reporte de una persona desaparecida”*.<sup>7</sup>

Al respecto, en diciembre de 2025 al rendir protesta en el Consejo Nacional de Seguridad, el gobernador Pablo Lemus externó los siguientes comentarios<sup>8</sup>:

*“También un tema muy importante que debemos de abordar en Jalisco y a nivel nacional, es el de la desaparición. Yo le pedí a Samuel, gobernador de Nuevo León, que nuevamente pusiera sobre la mesa el tema de **la legislación en las centrales camioneras, para poder homologar a los criterios de seguridad de los aeropuertos**. Desafortunadamente no ha sido aprobado en el Congreso de la Unión.*

*Eso lo tendrían que responder allá en San Lázaro. ¿Por qué no han hecho el trabajo? Todos los días desaparecen jóvenes en toda la República mexicana y, al parecer, en esa legislación no hay prisa.*

*La verdad sí puedo decir que me siento desesperado de no ser escuchado en la Cámara de Diputados federal. Lo que yo estoy defendiendo es la integridad de nuestros jóvenes para evitar que sean reclutados, pero no hay interés, no hay interés en San Lázaro.”*

Es en consideración a la problemática expuesta que la presente iniciativa propone retomar y robustecer las medidas ya propuestas por la diputada Claudia Salas en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, así como en la iniciativa presentada por diputadas y diputados integrantes de la Bancada Naranja en noviembre de 2025 y complementarlas con disposiciones vinculadas en la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes.

Para mejor claridad, a continuación, se incluye un cuadro comparativo de la propuesta:

---

<sup>7</sup> Gobierno de México. Disponible en: <https://www.gob.mx/presidencia/articulos/version-estenografica-conferencia-de-prensa-de-la-presidenta-claudia-sheinbaum-pardo-del-28-de-enero-de-2026?idiom=es>

<sup>8</sup> Briceño, Fátima. *“Pablo Lemus critica inacción sobre desapariciones”*. Milenio. Disponible en: <https://www.milenio.com/politica/pablo-lemus-desesperado-seguridad-centrales-camioneras>

## Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

Texto vigente	Texto propuesto
SIN CORRELATIVO	<p><b>Artículo 53 Bis.</b> Los permisionarios del servicio de autotransporte federal de pasajeros, así como los operadores de las terminales de pasajeros están obligados a proporcionar un servicio seguro, eficiente y trazable. Para garantizar la integridad de las personas usuarias y prevenir delitos, deberán cumplir con las siguientes medidas:</p> <p>I. Registro de identidad. Solicitar a cada pasajero, al momento de la compra del boleto, la presentación de documentos oficiales originales para identificar plenamente su identidad. Los datos recabados se integrarán al registro de viajeros de la corrida respectiva;</p> <p>II. Verificación al abordaje. Es requisito indispensable para el acceso al autobús la presentación y verificación de una identificación oficial vigente, física o digital, que corresponda con el nombre plasmado en el boleto. El personal negará el abordaje a quien no acredite su identidad o se niegue a la revisión;</p> <p>III. Control de trayecto y descenso. Los permisionarios implementarán mecanismos electrónicos de control para verificar que los pasajeros desciendan en los destinos programados en su boleto. En caso de ausencia injustificada de un pasajero en su punto de destino o desaparición durante el trayecto, se deberá dar aviso inmediato a la autoridad competente;</p> <p>IV. Filtros de seguridad. Los permisionarios, en coordinación con los operadores de las terminales de</p>



	<p>pasajeros y las autoridades de seguridad pública, implementarán protocolos de revisión de personas y equipaje mediante tecnología de detección de rayos X y arcos detectores, así como binomios caninos para detectar la posesión de armas, explosivos y sustancias ilícitas;</p> <p>V. Sincronización en tiempo real. Los permisionarios deberán transmitir en tiempo real la información del registro de pasajeros al Sistema de Información Territorial y Urbano (SITU) en los términos que disponga la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, garantizando su interoperabilidad con el Registro Nacional de Personas Desaparecidas y No Localizadas (RNPДNO), para fines exclusivos de búsqueda e investigación, y;</p> <p>VI. Protección reforzada de menores. Queda prohibida la venta y abordaje de niñas, niños y adolescentes que viajen sin la compañía de sus padres o tutores, salvo que acrediten el consentimiento de quienes ejercen la patria potestad, en términos de lo dispuesto por la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes. Las niñas, niños y adolescentes que con autorización de sus tutores viajen sin acompañantes, estarán bajo la custodia y responsabilidad del permisionario operador del servicio de transporte.</p>
--	--



### Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Texto vigente	Texto propuesto
<p><b>Artículo 27. [...]</b>          [...]          [...]          [...]</p> <p>El Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial estará conformado por una base de datos integrada por la información que proporcionen las autoridades federales, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales, en el ámbito de sus competencias, de conformidad con esta Ley y demás disposiciones que al efecto se emitan.</p> <p>[...]</p>	<p><b>Artículo 27. [...]</b>          [...]          [...]          [...]</p> <p>El Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial estará conformado por una base de datos integrada por la información que proporcionen las autoridades federales, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales <b>y los concesionarios y permisionarios de autotransporte federal de pasajeros</b>, en el ámbito de sus competencias, de conformidad con esta Ley, <b>la Ley General de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal</b> y demás disposiciones que al efecto se emitan.</p> <p>[...]</p>
<p><b>Artículo 29. [...]</b>          [...]</p> <p><b>I. a III. [...]</b></p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p><b>IV. a XIII. [...]</b>          [...]</p>	<p><b>Artículo 29. [...]</b>          [...]</p> <p><b>I. a III. [...]</b></p> <p><b>III Bis.</b> Información para trazabilidad en servicios de autotransporte federal de pasajeros, incluyendo identidad de las personas viajeras, controles de trayecto y descenso, así como controles de custodia y autorizaciones de viaje para personas menores;</p> <p><b>IV. a XIII. [...]</b>          [...]</p>

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

Texto vigente	Texto propuesto
<p><b>Artículo 13.</b> Para efectos de la presente Ley son derechos de niñas, niños y adolescentes, de manera enunciativa más no limitativa, los siguientes:</p> <p><b>I. a XX.</b> [...]</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p><b>Artículo 13.</b> [...]</p> <p><b>I. a XX.</b> [...]</p> <p><b>XXI.</b> Derecho a la movilidad personal segura y libre de violencia en todas sus modalidades.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p><b>Capítulo Vigésimo Primero</b> <b>Del Derecho a la Movilidad Segura</b></p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p><b>Artículo 101 Ter.</b> Niñas, niños y adolescentes tienen derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Este derecho comprende el desplazamiento libre y autónomo, acorde a su edad y madurez, protegido contra cualquier forma de violencia, sustracción, trata de personas, explotación o reclutamiento forzado durante su tránsito por el territorio nacional.</p> <p>Las autoridades de la Federación, de las entidades federativas, de los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias y en coordinación con las autoridades en materia de transporte, deberán:</p> <p><b>I.</b> Diseñar e implementar políticas públicas que garanticen entornos seguros en las vías de comunicación,</p>

	<p>terminales, estaciones y medios de transporte público;</p> <p>II. Establecer mecanismos de supervisión y vigilancia en los puntos de origen y destino del transporte público federal y local para prevenir el traslado ilícito de niñas, niños y adolescentes, y;</p> <p>III. Garantizar que los protocolos de seguridad en el transporte no constituyan barreras injustificadas para la movilidad, asegurando mecanismos accesibles y gratuitos para la autorización de viajes de menores.</p>
SIN CORRELATIVO	<p><b>Artículo 101 Quater.</b> Para garantizar el derecho a la movilidad segura y prevenir la trata de personas y la sustracción de menores, los concesionarios, permisionarios y prestadores de servicios de transporte aéreo, terrestre o marítimo de pasajeros están obligados a implementar los siguientes protocolos de seguridad en la movilidad de niñas, niños y adolescentes:</p> <p>I. Verificación de identidad. Solicitar y cotejar, previo a la venta del boleto y al momento del abordaje, la identificación oficial de la niña, niño o adolescente, así como de la persona adulta que lo acompañe, asegurando que los datos del boleto correspondan con los documentos presentados.</p> <p>II. Acreditación de acompañamiento. Cuando la niña, niño o adolescente viaje acompañado por una persona distinta a quienes ejercen la patria potestad o tutela, exigir la presentación de un documento de autorización de viaje, que podrá ser un instrumento</p>

	<p>notarial, un formato de autorización emitido por autoridad migratoria competente, o el Formato Único de Movilidad de Niñas, Niños y Adolescentes, expedido por las Procuradurías de Protección o el Sistema Nacional DIF.</p> <p>III. Restricción de viaje no acompañado. Abstenerse de transportar a niñas, niños y adolescentes que viajen sin compañía de un adulto responsable, salvo que se acredite contar con el servicio de menor sin acompañante, bajo la custodia de la empresa transportista y se presente la autorización referida en la fracción anterior.</p> <p>IV. Deber de notificación. Los concesionarios, permisionarios y prestadores de servicios de transporte deberán dar aviso inmediato a las autoridades competentes cuando se detecten casos de niñas, niños o adolescentes que pretendan viajar sin la documentación requerida o cuando existan indicios fundados de que el traslado se realiza con fines ilícitos o contra la voluntad del menor.</p>
--	--

Desde la Bancada Naranja consideramos prioritaria la implementación de mecanismos que impidan al crimen organizado aprovechar la infraestructura de transporte de pasajeros para el reclutamiento y desaparición forzada de personas, particularmente de niñas, niños y adolescentes, a quienes el Estado debe proteger con especial énfasis para garantizar el efectivo ejercicio de sus derechos, en beneficio de un futuro próspero y en paz para nuestro país.

Por lo anteriormente expuesto, nos permitimos someter a consideración de esta Soberanía la siguiente iniciativa con Proyecto de:

## **Decreto**

**Que reforma y adiciona diversas disposiciones  
de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal;  
de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;  
y de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes.**

**Primero.** Se **adiciona** el artículo 53 Bis a la Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

**Artículo 53 Bis.** Los permisionarios del servicio de autotransporte federal de pasajeros, así como los operadores de las terminales de pasajeros están obligados a proporcionar un servicio seguro, eficiente y trazable. Para garantizar la integridad de las personas usuarias y prevenir delitos, deberán cumplir con las siguientes medidas:

**I. Registro de identidad.** Solicitar a cada pasajero, al momento de la compra del boleto, la presentación de documentos oficiales originales para identificar plenamente su identidad. Los datos recabados se integrarán al registro de viajeros de la corrida respectiva;

**II. Verificación al abordaje.** Es requisito indispensable para el acceso al autobús la presentación y verificación de una identificación oficial vigente, física o digital, que corresponda con el nombre plasmado en el boleto. El personal negará el abordaje a quien no acredite su identidad o se niegue a la revisión;

**III. Control de trayecto y descenso.** Los permisionarios implementarán mecanismos electrónicos de control para verificar que los pasajeros descendan en los destinos programados en su boleto. En caso de ausencia injustificada de un pasajero en su punto de destino o desaparición durante el trayecto, se deberá dar aviso inmediato a la autoridad competente;

**IV. Filtros de seguridad.** Los permisionarios, en coordinación con los operadores de las terminales de pasajeros y las autoridades de seguridad pública, implementarán protocolos de revisión de personas y equipaje mediante tecnología de detección de rayos X y arcos detectores, así como binomios caninos para detectar la posesión de armas, explosivos y sustancias ilícitas;

**V. Sincronización en tiempo real.** Los permisionarios deberán transmitir en tiempo real la información del registro de pasajeros al Sistema de Información

Territorial y Urbano (SITU) en los términos que disponga la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, garantizando su interoperabilidad con el Registro Nacional de Personas Desaparecidas y No Localizadas (RNPDNO), para fines exclusivos de búsqueda e investigación, y;

**VI. Protección reforzada de menores.** Queda prohibida la venta y abordaje de niñas, niños y adolescentes que viajen sin la compañía de sus padres o tutores, salvo que acrediten el consentimiento de quienes ejercen la patria potestad, en términos de lo dispuesto por la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes. Las niñas, niños y adolescentes que con autorización de sus tutores viajen sin acompañantes, estarán bajo la custodia y responsabilidad del permisionario operador del servicio de transporte.

**Segundo.** Se **reforma** el párrafo quinto del artículo 27; y se **adiciona** una fracción III Bis al artículo 29 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

**Artículo 27. [...]**

[...]

[...]

[...]

El Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial estará conformado por una base de datos integrada por la información que proporcionen las autoridades federales, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales **y los concesionarios y permisionarios de autotransporte federal de pasajeros**, en el ámbito de sus competencias, de conformidad con esta Ley, **la Ley General de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal** y demás disposiciones que al efecto se emitan.

[...]

**Artículo 29. [...]**

[...]

**I. a III. [...]**

**III Bis. Información para trazabilidad en servicios de autotransporte federal de pasajeros, incluyendo identidad de las personas viajeras, controles de trayecto y descenso, así como controles de custodia y autorizaciones de viaje para personas menores;**

**IV. a XIII. [...]**

**[...]**

**Tercero. Se adicionan una fracción XXI al artículo 13; un capítulo vigésimo primero; y los artículos 101 Ter y 101 Quater a la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, para quedar como sigue:**

**Artículo 13. [...]**

**I. a XX. [...]**

**XXI. Derecho a la movilidad personal segura y libre de violencia en todas sus modalidades.**

### **Capítulo Vigésimo Primero Del Derecho a la Movilidad Segura**

**Artículo 101 Ter. Niñas, niños y adolescentes tienen derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Este derecho comprende el desplazamiento libre y autónomo, acorde a su edad y madurez, protegido contra cualquier forma de violencia, sustracción, trata de personas, explotación o reclutamiento forzado durante su tránsito por el territorio nacional.**

**Las autoridades de la Federación, de las entidades federativas, de los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias y en coordinación con las autoridades en materia de transporte, deberán:**

**I. Diseñar e implementar políticas públicas que garanticen entornos seguros en las vías de comunicación, terminales, estaciones y medios de transporte público;**



**II. Establecer mecanismos de supervisión y vigilancia en los puntos de origen y destino del transporte público federal y local para prevenir el traslado ilícito de niñas, niños y adolescentes, y;**

**III. Garantizar que los protocolos de seguridad en el transporte no constituyan barreras injustificadas para la movilidad, asegurando mecanismos accesibles y gratuitos para la autorización de viajes de menores.**

**Artículo 101 Quater. Para garantizar el derecho a la movilidad segura y prevenir la trata de personas y la sustracción de menores, los concesionarios, permisionarios y prestadores de servicios de transporte aéreo, terrestre o marítimo de pasajeros están obligados a implementar los siguientes protocolos de seguridad en la movilidad de niñas, niños y adolescentes:**

**I. Verificación de identidad. Solicitar y cotejar, previo a la venta del boleto y al momento del abordaje, la identificación oficial de la niña, niño o adolescente, así como de la persona adulta que lo acompañe, asegurando que los datos del boleto correspondan con los documentos presentados;**

**II. Acreditación de acompañamiento. Cuando la niña, niño o adolescente viaje acompañado por una persona distinta a quienes ejercen la patria potestad o tutela, exigir la presentación de un documento de autorización de viaje, que podrá ser un instrumento notarial, un formato de autorización emitido por autoridad migratoria competente, o el Formato Único de Movilidad de Niñas, Niños y Adolescentes, expedido por las Procuradurías de Protección o el Sistema Nacional DIF;**

**III. Restricción de viaje no acompañado. Abstenerse de transportar a niñas, niños y adolescentes que viajen sin compañía de un adulto responsable, salvo que se acredite contar con el servicio de menor sin acompañante, bajo la custodia de la empresa transportista y se presente la autorización referida en la fracción anterior, y;**

**IV. Deber de notificación. Los concesionarios, permisionarios y prestadores de servicios de transporte deberán dar aviso inmediato a las autoridades competentes cuando se detecten casos de niñas, niños o adolescentes que pretendan viajar sin la documentación requerida o cuando existan indicios fundados de que el traslado se realiza con fines ilícitos o contra la voluntad del menor.**

### **Transitorios**

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

**Segundo.** El Sistema Nacional de Protección Integral contará con un plazo de 180 días contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto para diseñar los mecanismos y protocolos de seguridad para la movilidad de niñas, niños y adolescentes, de conformidad con el artículo 101 Ter.

**Tercero.** El Sistema Nacional DIF contará con un plazo de 180 días contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto para implementar el Formato Único de Movilidad de Niñas, Niños y Adolescentes, de conformidad con el artículo 101 Quater.

**Cuarto.** La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes contará con un plazo de 180 días contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto para emitir los lineamientos técnicos para la interoperabilidad de los sistemas de boletaje con el Sistema de Información Territorial y Urbano (SITU).

*Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a 1 de febrero de 2026.*

**Atentamente.**



**Dip. Ivonne Aracelly Ortega Pacheco**  
**Coordinadora**

**Grupo Parlamentario Movimiento Ciudadano**  
**LXVI Legislatura**



**Dip. Juan Ignacio Zavala Gutiérrez**  
**Vicecoordinador**



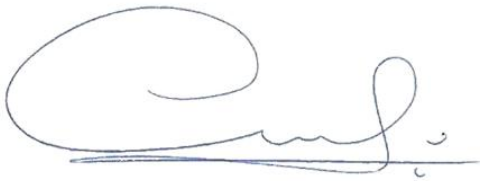
**Dip. Pablo Vázquez Ahued**  
**Vicecoordinador**



**Dip. Patricia Mercado Castro**



**Dip. Laura Ballesteros Mancilla**



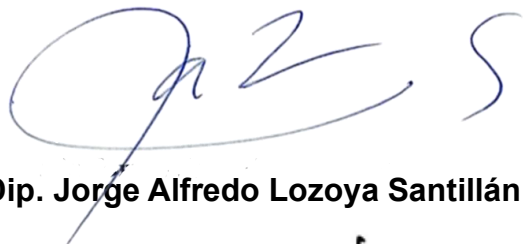
**Dip. Claudia Salas Rodríguez**



**Dip. Gustavo De Hoyos Walther**



**Dip. Patricia Flores Elizondo**



**Dip. Jorge Alfredo Lozoya Santillán**



**Dip. Gloria Núñez Sánchez**



**Dip. Tecutli Gómez Villalobos**



**Dip. Irais Virginia Reyes De la Torre**



**Dip. Miguel Ángel Sánchez Rivera**



**Dip. Paola Longoria López**



**Dip. Hugo Luna Vázquez**



**Dip. Anayeli Muñoz Moreno**



**Dip. Sergio Gil Rullán**



**Dip. María de Fátima García León**



**Dip. Francisco Javier Farías Bailón**



**Dip. Claudia Ruiz Massieu**



**Dip. Eduardo Gaona Domínguez**



**Dip. Amancay González Franco**



**Dip. Gibrán Ramírez Reyes**



**Dip. Laura Hernández García**



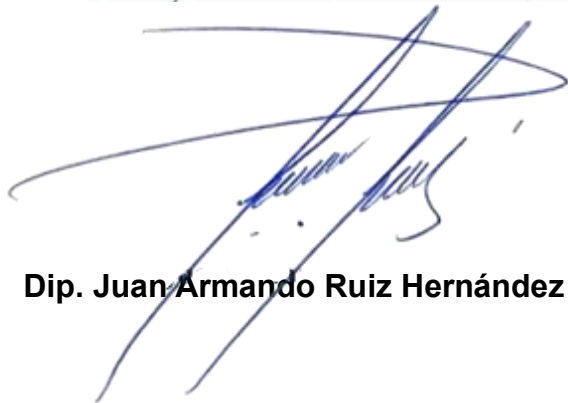
**Dip. Gildardo Pérez Gabino**



**Dip. Mariana Jiménez Zamora**



**Dip. Juan Ignacio Samperio Montaña**



**Dip. Juan Armando Ruiz Hernández**

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR LA QUE SE REFORMAN DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE, EN MATERIA DE CONCURRENCIA PARA LA PREVENCIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA, A CARGO DE LA DIPUTADA IRAÍS VIRGINIA REYES DE LA TORRE, INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.**

La suscrita, Iraís Virginia Reyes De La Torre, diputada integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por la fracción II del artículo 71 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y en términos de lo establecido en los artículos 6, numeral 1, fracción I; 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración del Pleno la presente **Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforman diversos artículos de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, en materia de concurrencia para la prevención y control de la contaminación atmosférica**, al tenor de la siguiente:

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

### **I. ANTECEDENTE LEGISLATIVO**

Esta iniciativa fue presentada ante el Pleno de la Cámara de Diputados el 20 de agosto de 2025 y fue turnada para su estudio y dictamen correspondiente por la Mesa Directiva a la Comisión de Medio Ambiente y Recursos Naturales mediante oficio No. CP2R1A.-2331 fechado el 27 de agosto de 2025.

La Comisión dictaminadora recibió el oficio con el turno correspondiente el día 5 de septiembre de 2025, a las 13:15 horas; con base en el numeral 1 del artículo 182 del Reglamento de la Cámara de Diputados, a partir de la fecha de su recepción formal la dictaminadora contaba con 45 días hábiles para la resolución del dictamen correspondiente.

Al haberse cumplido el plazo determinado para su dictamen la iniciativa precluyó, por lo anterior, en acuerdo con el equipo técnico de dicha Comisión se procede a presentar nuevamente la iniciativa ante esta Soberanía, a efecto de continuar con el proceso para la conclusión de su estudio y dictamen.

## **II. LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE UN DESAFÍO IMPORTANTE**

La contaminación del aire constituye un riesgo ambiental significativo para la salud, por tanto, reducir sus niveles es indispensable para minimizar el impacto de diversas enfermedades entre la población.

La exposición prolongada a la contaminación del aire está asociada a diversos problemas respiratorios, entre ellos el asma, la bronquitis crónica y la enfermedad pulmonar obstructiva crónica (EPOC). En los niños, esta situación puede dificultar el desarrollo adecuado de los pulmones y elevar el riesgo de sufrir infecciones respiratorias.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> León, Fran (2025). "Contaminación del aire y su impacto en la salud de los mexicanos", en *Saludario*. México. 16 de enero de 2025. Disponible en: <https://www.saludario.com/contaminacion-del-aire-y-su-impacto-en-la-salud-de-los-mexicanos/>



Por otro lado, las partículas finas PM<sub>2.5</sub> tienen un tamaño tan diminuto que logran infiltrarse profundamente en los pulmones e incluso alcanzar el torrente sanguíneo, esta circunstancia incrementa la probabilidad de padecer enfermedades cardiovasculares como hipertensión, infartos y accidentes cerebrovasculares.<sup>2</sup>

La Organización Mundial de la Salud (OMS) en el año 2020 determinó que la contaminación del aire es uno de los principales riesgos para la salud de las personas en el ámbito ambiental a nivel mundial, declaró que se registraron 6.7 millones de muertes prematuras que, son médica y técnicamente atribuidas a causas combinadas respecto de la contaminación del aire ambiente y del doméstico.<sup>3</sup>

El informe del Estado Mundial del Aire 2024, elaborado por el *Health Effects Institute* (Instituto de Efectos sobre la Salud), con sede en Boston, señaló que, debido a la contaminación del aire durante el año 2021 murieron 8.1 millones de personas en todo el mundo y agregó que millones más “viven con enfermedades crónicas debilitantes, lo que supone una enorme presión para los sistemas sanitarios, las economías y las sociedades”.<sup>4</sup>

Las condiciones de calidad del aire en México son comparables a las observadas en otras partes del mundo. Aunque toda la población está expuesta a los efectos de la contaminación del aire, se presentan diferencias significativas entre distintos

---

<sup>2</sup> Ídem.

<sup>3</sup> Staff (2023). “Ahogan contaminantes 7 de cada 10 días del año a la CDMX”, en *Boletín de Prensa de World Resources Institute*. Región América Latina. 7 de septiembre de 2023. Disponible en: <https://es.wri.org/noticias/ahogan-contaminantes-7-de-cada-10-dias-del-ano-la-cdmx>

<sup>4</sup> La Redacción (2024). “Informe Estado Global del Aire 2024: contaminación atmosférica causó 8.1 millones de muertes en el mundo en 2021”, en *Marea Ecologista*. 10 de julio de 2024. Disponible en: <https://mareaecologista.com/2024/07/informe-estado-global-del-aire-2024-contaminacion-atmosferica-causo-8-1-millones-de-muertes-en-el-mundo-en-2021/>

grupos y regiones. En las áreas urbanas y metropolitanas de las ciudades mexicanas, los niveles de contaminación en espacios exteriores suelen ser más elevados.

En 2019, México reportó más de 48 mil muertes prematuras como consecuencia de la exposición al aire contaminado<sup>5</sup>. Ante esta realidad, resulta esencial establecer políticas públicas para disminuir la contaminación atmosférica y en consecuencia lograr un ambiente saludable para toda la población.

Entre enero y agosto de 2023, más de 20 millones de habitantes en la Ciudad de México estuvieron expuestos a contaminación el 77% del tiempo. Monterrey tuvo 142 días con mala calidad del aire, y Guadalajara superó normas ambientales el 75% del periodo, afectando a más de 2.6 millones de personas.<sup>6</sup>

Es evidente que, un ambiente con menor contaminación del aire contribuye a mejorar la salud cardiovascular y respiratoria de la población, beneficiándola tanto a corto como a largo plazo.

Entre las principales causas de la contaminación se encuentran las emisiones de vehículos, las actividades industriales, la quema de combustibles fósiles y las prácticas agrícolas, así como, los incendios.

La calidad del aire se ha convertido en un desafío crítico para la salud de las personas, la clave para enfrentar este problema radica en la colaboración efectiva

---

<sup>5</sup> Staff (2023). "Ahogan contaminantes 7 de cada 10 días del año a la CDMX", en *Boletín de Prensa de World Resources Intitute. Región América Latina*. 7 de septiembre de 2023. Disponible en: <https://es.wri.org/noticias/ahogan-contaminantes-7-de-cada-10-dias-del-ano-la-cdmx>

<sup>6</sup> Ídem.

entre el gobierno, las empresas y la población, es claro que se requieren esfuerzos colaborativos, pero el trabajo legislativo, la acción gubernamental y la aplicación de políticas públicas es crucial para la resolución de esa problemática.

### **III. EL MEDIO AMBIENTE Y EL MARCO JURÍDICO NACIONAL**

El medio ambiente está circunscrito dentro de la agenda de derechos humanos y en consecuencia busca destacar que el entorno natural es un contexto inalienable en el que se desarrolla la vida de los seres humanos, por tanto, la protección y preservación de este entorno es esencial, pues, de ambos elementos depende el ejercicio pleno de la mayoría de nuestros derechos humanos.<sup>7</sup>

[...] la agenda de los derechos humanos y el ambiente incluye a la preservación y protección del mismo, a partir de una visión económica, política, social, cultural y ética, que desde el punto de vista jurídico implica el derecho de reconocer los derechos humanos reconociendo el derecho a preservar el entorno para asegurar la existencia y los derechos de las futuras generaciones de seres humanos a partir del “deber de la esperanza”, [...].<sup>8</sup>

El medio ambiente como un derecho humano es reconocido en el artículo 1° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), allí se contempla un parámetro de regularidad constitucional por el que se incorporan al marco jurídico

---

<sup>7</sup> Carmona Lara, Ma. Del Carmen (s/f). “Derechos Humanos y Medio Ambiente”, en *Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM*. México. p. 5. Disponible en: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/6/2759/4.pdf>

<sup>8</sup> Ídem. p. 8.

diversos derechos que no están explícitamente señalados en la constitución federal. Como se puede observar en los párrafos primero y segundo del artículo en comento:

En los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en esta Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección, cuyo ejercicio no podrá restringirse ni suspenderse, salvo en los casos y bajo las condiciones que esta Constitución establece.

Las normas relativas a los derechos humanos se interpretarán de conformidad con esta Constitución y con los tratados internacionales de la materia favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.<sup>9</sup>

Por su parte, el párrafo sexto del artículo 4° de la CPEUM señala explícitamente la existencia de este derecho.

Toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar. El Estado garantizará el respeto a este derecho. El daño y deterioro ambiental generará responsabilidad para quien lo provoque en términos de lo dispuesto por la ley.<sup>10</sup>

---

<sup>9</sup> Cámara de Diputados (2025). "Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos", en *Leyes Federales Vigentes*. México. Consultado el 7 de abril de 2025. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

<sup>10</sup> Ídem.

Finalmente, asumimos que la buena administración pública constituye un derecho fundamental de las personas y en consecuencia este es un principio de actuación para los poderes públicos<sup>11</sup> que, en este caso están establecidos en el artículo 1° de la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente es la herramienta legal para que el Poder público garantice:

[...] la preservación y restauración del equilibrio ecológico, así como a la protección al ambiente, en el territorio nacional y las zonas sobre las que la nación ejerce su soberanía y jurisdicción.<sup>12</sup>

#### **IV. EL MEDIO AMBIENTE Y EL MARCO JURÍDICO INTERNACIONAL**

El origen del reconocimiento del derecho a un medio ambiente saludable se remonta a la Conferencia de las Naciones Unidas de 1972, celebrada en Estocolmo. En este evento se adoptó la Declaración de Estocolmo, cuyo principio 1 proclama que "todo ser humano tiene el derecho fundamental a la libertad, la igualdad y a disfrutar de condiciones de vida adecuadas, en un entorno ambiental de calidad que le permita vivir con dignidad y bienestar".<sup>13</sup>

El Estado mexicano desde hace poco más de 77 años mantiene una representación activa y comprometida en la Organización de Estados Americanos, el principal

---

<sup>11</sup> Buena administración pública. Constituye un derecho fundamental de las personas y un principio de actuación para los poderes públicos (Legislación de la Ciudad de México) [Tesis I.4o.A.5 A (11a.)]. Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Libro 8, diciembre. Registro digital: 2023930.

<sup>12</sup> Cámara de Diputados (2025). "Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente", en *Leyes Federales Vigentes*. México. Consultado el 7 de abril de 2025. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGEEPA.pdf>

<sup>13</sup> Naciones Unidas (1972). "Declaración de Estocolmo sobre el Medio Ambiente Humano", en *Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente Humano*. Estocolmo, Suecia. 16 de junio de 1972. Disponible en: <https://www.ordenjuridico.gob.mx/TratInt/Derechos%20Humanos/INST%2005.pdf>

objeto es el de consolidar y fortalecer la paz, seguridad y democracia, así como promover los derechos humanos, apoyar el desarrollo social y económico, a efecto de favorecer a los Estados parte que constituyen dicha organización.<sup>14</sup>

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente Humano, celebrada en Estocolmo Suecia en 1972, fue la primera conferencia mundial en hacer del medio ambiente un tema importante. Los participantes adoptaron una serie de principios para la gestión racional del medio ambiente, incluida la Declaración y el Plan de Acción de Estocolmo para el medio humano.<sup>15</sup>

Desde esta perspectiva internacional, el medio ambiente se incluye en el Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, en su artículo 11 establece que, “Toda persona tiene derecho a vivir en un medio ambiente sano y a contar con servicios públicos básicos”.<sup>16</sup>

---

<sup>14</sup> Gobierno de México (2017). “Desde hace 69 años: México tiene una representación permanente en la Organización de Estados Americanos”, en Blog del Gobierno Mexicano. Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal. México. 05 de mayo de 2017. Disponible en: <https://www.gob.mx/inafed/articulos/desde-hace-69-anos-mexico-tiene-una-representacion-permanente-en-la-organizacion-de-los-estados-americanos>

<sup>15</sup> Naciones Unidas (1972). “Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano, 5 a 16 de junio de 1972, Estocolmo. La primera conferencia mundial sobre el medio ambiente”, en *Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible. Organización de las Naciones Unidas*. Nueva York, Estados Unidos de América Disponible en: <https://www.un.org/es/conferences/environment/stockholm1972>

<sup>16</sup> Organización de los Estados Americanos. (1988). *Protocolo adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de derechos económicos, sociales y culturales: Protocolo de San Salvador. Secretaría General*. Secretaría de Acceso a Derechos y Equidad. Departamento de Inclusión Social. Décimo Octavo Período Ordinario de Sesiones de la Asamblea General. El Salvador. 17 de noviembre de 1988. Disponible en: <https://www.oas.org/es/sadye/inclusion-social/protocolo-ssv/docs/protocolo-san-salvador-es.pdf>

Por otro lado, está el Acuerdo Regional sobre el Acceso a la Información, la Participación Pública y el Acceso a la Justicia en Asuntos Ambientales en América Latina y el Caribe, también conocido como “Acuerdo de Escazú”, mismo que recoge el derecho humano al medio ambiente y destaca en sus diecisiete numerales la participación pública en los procesos de toma de decisiones ambientales en su artículo séptimo.<sup>17</sup>

En lo general, las bases para la acción internacional conjunta para mitigar el cambio climático emanan del régimen internacional de Cambio Climático, que incluye la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, creada en 1992 y que entró en vigor el 21 de marzo de 1994, en 2015, 195 naciones acordaron combatir el cambio climático, así como impulsar diversas acciones para garantizar un futuro bajo en emisiones de carbono, fortalecer la resiliencia y generar un mundo sostenible.<sup>18</sup>

En lo particular, a través de la suscripción del Acuerdo de París, adoptado en el marco de la Conferencia de las Partes número 21 de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático, se creó el concepto de “Contribuciones Determinadas”, como mecanismo de cumplimiento voluntario a los acuerdos del tratado, respecto a la reducción de las emisiones de carbono a la atmósfera.<sup>19</sup>

---

<sup>17</sup> Naciones Unidas (2022). *Acuerdo Regional sobre el Acceso a la Información, la Participación Pública y el Acceso a la Justicia en Asuntos Ambientales en América Latina y el Caribe*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Santiago. 2022. Disponible en: <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/a6049491-a9ee-4c53-ae7c-a8a17ca9504e/content>

<sup>18</sup> Naciones Unidas (s/f). “Qué es la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático”, en *Organización de las Naciones Unidas, Cambio Climático*. Ginebra. Disponible en: <https://unfccc.int/es/process-and-meetings/que-es-la-convencion-marco-de-las-naciones-unidas-sobre-el-cambio-climatico>

<sup>19</sup> Naciones Unidas (2016). “Qué es el Acuerdo de París”, en *Organización de las Naciones Unidas, Cambio Climático*. Ginebra. Disponible en: Naciones Unidas (s/f). “Qué es la Convención Marco de



El objetivo fundamental del Acuerdo de París es limitar el calentamiento global a menos de dos grados centígrados, preferiblemente a 1.5 grados en comparación con los niveles preindustriales.<sup>20</sup>

México se comprometió para el año que acaba de concluir (2024), a que el 35 por ciento de la energía generada sería limpia, y el reto fue que para 2030, este porcentaje aumentará al 43 por ciento.<sup>21</sup>

También se comprometió a reducir en un 25 por ciento sus emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes climáticos de vida corta, lo que incluye una reducción del 22 por ciento de dichos gases y del 51 por ciento de carbono negro.<sup>22</sup>

México aceptó el Acuerdo de París y está obligado a presentar y cumplir su propia “Contribución Nacional Determinada”. En este contexto de ordenamientos jurídicos y legales internacionales, es que nuestra iniciativa abona al cumplimiento de estos compromisos de carácter internacional que ha suscrito, aceptado y asumido México.

## **V. OBJETO DEL ESTADO: CONTROLAR LA CONTAMINACIÓN**

De acuerdo con nuestro marco legislativo y específicamente de acuerdo con la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente corresponde a la

---

las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático”, en Organización de las Naciones Unidas, Cambio Climático. Ginebra. Disponible en: <https://unfccc.int/es/most-requested/que-es-el-acuerdo-de-paris>

<sup>20</sup> ONU (2015). “El Acuerdo de París”, en *Acción por el Clima ONU*, Ginebra. 12 de diciembre de 2015. Disponible en: <https://www.un.org/es/climatechange/paris-agreement>

<sup>21</sup> Ídem.

<sup>22</sup> Ibidem.

federación de forma exclusiva, prevenir y controlar las emisiones de contaminantes provenientes de ciertas fuentes, a saber, las siguientes:

Para los efectos a que se refiere esta Ley, se consideran fuentes fijas de jurisdicción federal, las industrias: química, del petróleo y petroquímica, de pinturas y tintas, automotriz, de celulosa y papel, metalúrgica, del vidrio, de generación de energía eléctrica, del asbesto, cementera y calera y de tratamiento de residuos peligrosos.<sup>23</sup>

Es bien sabido, que las dependencias federales han mostrado una evidente falta de capacidad para atender debidamente las contingencias ambientales derivadas de los altos índices de contaminación del aire.

Esta falta de capacidades es motivada por diversas circunstancias, una de ellas es el constante recorte de presupuesto que ha sufrido la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales<sup>24</sup>, lo cual, trae en consecuencia una reducción de las capacidades de fiscalización y vigilancia de dicha dependencia.

No obstante, las fuentes contaminantes cuya vigilancia, prevención y control corresponde a la federación, son las que mayor impacto generan en las poblaciones, como la industria del petróleo y metalúrgica.

---

<sup>23</sup> Cámara de Diputados (2025). "Artículo 111Bis de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente", en *Leyes Federales Vigentes*. México. Última reforma publicada el 24 de enero de 2024. Consultado el 7 de abril de 2025. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGEEPA.pdf>,

<sup>24</sup> González Delgadillo, Daniel (2024). "Recorte de presupuesto a Semarnat afectaría procuración de justicia ambiental, asevera Greenpeace", en *diario La Jornada*. México. 25 de noviembre de 2024. Disponible en: <https://www.jornada.com.mx/2024/11/25/politica/010n2pol>

En lo particular, Nuevo León es un Estado de la República que ha sufrido por la contaminación atmosférica. En día 12 de enero de 2023, la ciudad de Monterrey llegó a ser catalogada como una de las más contaminadas del mundo, de acuerdo con datos de organizaciones internacionales.<sup>25</sup>

De los mismos datos que se recogen en fuentes internacionales, del 2017 a la fecha se observa una tendencia promedio que indica que, la concentración de partículas en suspensión en el aire con diámetro igual o menor a 2.5 micrómetros en la Ciudad de Monterrey que superó 3 a 5 veces a la referencia anual señalada por la Organización Mundial de la Salud.<sup>26</sup>

En este contexto, es importante recoger el contenido del principio número 15 de la Declaración de Río sobre Medio Ambiente que reza al tenor literal siguiente:

Con el fin de proteger el medio ambiente, los Estados deberán aplicar ampliamente el criterio de precaución conforme a sus capacidades. Cuando haya peligro de daño grave o irreversible, la falta de certeza científica absoluta no deberá utilizarse como razón para postergar la adopción de medidas eficaces en función de los costos para impedir la degradación del medio ambiente.<sup>27</sup>

---

<sup>25</sup> La Redacción (2024). “La zona metropolitana de Monterrey fue de las más contaminadas del mundo”, en *Expansión Política*. México. 15 de enero de 2024. Disponible en: <https://politica.expansion.mx/estados/2024/01/15/monterrey-zona-metropolitana-mas-contaminadas-mundo>

<sup>26</sup> La Redacción (2024). “Calidad del aire en Monterrey, Nuevo León, México”, en *IQAir*. Nuevo León, México. Disponible en: <https://www.iqair.com/mx/mexico/nuevo-leon/monterrey>

<sup>27</sup> Gobierno de México (1992). “Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo”, en *la Secretaría de Gobernación*, México., 3 al 14 de junio de 1992. Disponible en: [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/617720/21-Declaraci\\_n\\_de\\_R\\_o\\_sobre\\_Medio\\_Ambiente\\_y\\_Development\\_1992.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/617720/21-Declaraci_n_de_R_o_sobre_Medio_Ambiente_y_Development_1992.pdf)

Del principio referido, es posible determinar la obligación de los Estados de aplicar ampliamente el criterio de precaución conforme a sus capacidades. Esto supone la atención de problemáticas ambientales, como la que se vive en la ciudad y zona metropolitana de Monterrey, Guadalajara y la Ciudad de México y demás zonas urbanas e industriales, a través de todas las capacidades del Estado para hacer frente a dicha circunstancia, a fin de evitar la mayor cantidad de daños posibles.

En este sentido, pensamos que es necesario que se haga uso de todo el capital humano con el que cuentan los municipios, las entidades federativas y la federación, para aumentar la respuesta del Estado mexicano a la crisis climática que se enfrenta.

## **VI. LA ESENCIA DE ESTA INICIATIVA**

La presente iniciativa tiene la intención de establecer la prevención y el control de la contaminación del aire como una facultad concurrente de los municipios, entidades federativas y la federación, independientemente de la fuente de emisión.

En lo general, queda claro que esta facultad debe ser concurrente entre los tres órdenes de gobierno, no obstante, la legislación aplicable contempla una división de competencias en lo particular, dependiendo de la fuente que emite la contaminación atmosférica.

El fin último, como resultado de la aprobación y materialización de esta iniciativa, es garantizar diversos derechos humanos que contempla el ordenamiento jurídico nacional, así como diversas obligaciones internacionales contraídas por México.

Otra de las razones que motivan la presente iniciativa es la cercanía de los gobiernos municipales y de las entidades federativas con la ciudadanía y en consecuencia con sus problemáticas y causas.

Es de conocimiento generalizado que las administraciones públicas municipales suelen ser el primer punto de contacto entre el ciudadano y el gobierno. Es la excepción más que la regla, que el ciudadano se acerque al gobierno federal para la atención de alguna problemática inmediata.

Por tanto, pensamos que la coadyuvancia en la vigilancia, supervisión y acción respecto a la emisión de contaminantes de fuentes fijas y móviles, por parte de las autoridades más cercanas a las poblaciones y sus problemáticas, en coordinación estrecha con las autoridades federales, puede significar una medida de control eficiente y de alto impacto positivo. Sin duda, estas acciones pueden aportar sustantivamente en la garantía y respecto al derecho humano a la buena administración de la acción pública.

También, es evidente que se necesitan acciones que reduzcan la emisión de gases de efecto invernadero de forma más efectiva. Como se mencionó anteriormente, existe un régimen internacional de cambio climático que ha desarrollado mecanismos vinculantes para que la comunidad internacional logre reducir la emisión de gases de efecto invernadero a la atmósfera.

De acuerdo con datos del Panel Intergubernamental de Cambio Climático, en el año 2022, México presentó un aumento de sus Contribuciones Nacionales Determinadas, en los siguientes términos:

México aumenta su meta de reducción de gases de efecto invernadero de 22% a 35% en 2030, con respecto a su línea base, con recursos nacionales que aportarán al menos un 30% y 5% con cooperación y financiamiento internacional previsto para energías limpias.

De forma condicionada, México puede aumentar su meta al 2030 hasta 40%, con respecto a su línea base en 2030, si se escala el financiamiento internacional, la innovación y transferencia tecnológica, y si otros países, principalmente los mayores emisores, realizan esfuerzos conmensurados a los objetivos más ambiciosos del Acuerdo de París.

Finalmente, se ratifica la meta de reducción de las emisiones de carbono negro de 51% de forma no condicionada en 2030, y 70% de forma condicionada.<sup>28</sup>

De los anteriores datos, es posible entrever que México ha sido bastante ambicioso con la determinación de metas para reducir la huella de carbono nivel nacional. No obstante, desde el año 2022 México no ha señalado ni enviado al Panel Intergubernamental de Cambio Climático actualización alguna respecto a los avances nacionales encaminados al cumplimiento de las metas señaladas.

---

<sup>28</sup> Gobierno de México (2022). *Contribución determinada a nivel nacional: Actualización 2022*. Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales e Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático. Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. México. Disponible en: [https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-11/Mexico\\_NDC\\_UNFCCC\\_update2022\\_FINAL.pdf](https://unfccc.int/sites/default/files/NDC/2022-11/Mexico_NDC_UNFCCC_update2022_FINAL.pdf)

Es así, que se estima como un fuerte argumento para sostener la necesidad de esta iniciativa, el establecimiento de medidas reforzadas, a través de todas las capacidades institucionales con las que cuenta el Estado, para que se logren las metas que fueron comprometidas.

Derivado de lo anterior, pensamos que estas medidas deben incluir a las autoridades estatales y municipales para potenciar la capacidad de control y prevención de la emisión de contaminación de toda fuente fija o móvil que se encuentre dentro de la jurisdicción territorial.

Como elemento común del conjunto de razonamientos aquí expuestos, subrayamos que existen vastas disposiciones internacionales que mandatan la aplicación de mecanismos para lograr la protección del medio ambiente y la reducción de la contaminación atmosférica.

Por un lado, el artículo 8.3 f) del Acuerdo de Escazú hace referencia a la obligación de las naciones respecto a garantizar el derecho a la justicia en asuntos ambientales; debiendo crearse amplios mecanismos de ejecución y de cumplimiento de decisiones judiciales y administrativas.<sup>29</sup>

Lo anterior implica la expansión del abanico de posibilidades a disposición de la ciudadanía para que se logre cuidar y mitigar el daño al medio ambiente; resulta

---

<sup>29</sup> Naciones Unidas (2022). *Acuerdo Regional sobre el Acceso a la Información, la Participación Pública y el Acceso a la Justicia en Asuntos Ambientales en América Latina y el Caribe*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Op. Cit. p. 29.



entonces que la propuesta que se hace en esta iniciativa abona y avanza la implementación del contenido del Acuerdo de Escazú.

De acuerdo con el artículo 2, numeral 1, del Pacto Internacional de los Derechos Económicos, Sociales y Culturales<sup>30</sup>; el artículo 26 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos<sup>31</sup>; así como el artículo 3, inciso c), del Acuerdo de Escazú del cual se desprende el principio de progresividad en materia ambiental.<sup>32</sup>

Este principio se define “en un sentido negativo, como la prohibición de regresividad; en un sentido positivo, como la obligación de ampliar el alcance y la tutela de los derechos humanos”<sup>33</sup>, es también compatible con la propuesta que contiene la presente iniciativa, la cual busca robustecer la efectividad de los mecanismos a disposición de la ciudadanía para hacer efectivos sus derechos humanos.

Por otro lado, la Opinión Consultiva número OC-23/17 de la Corte Interamericana de Derechos Humanos (CIDH) de fecha 15 de noviembre de 2017<sup>34</sup>, manifiesta que, los Estados, dentro de su jurisdicción, tienen la obligación de supervisar y

---

<sup>30</sup> Naciones Unidas (1966). “Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales”, en *Oficina del Alto comisionado Derechos Humanos de las Naciones Unidas*. Nueva York, Estados Unidos de América. Disponible en: [https://www.ohchr.org/sites/default/files/cescr\\_SP.pdf](https://www.ohchr.org/sites/default/files/cescr_SP.pdf)

<sup>31</sup> Organización de Estados Americanos (1978). “Convención Americana sobre Derechos Humanos”, en *Gaceta Oficial No. 9460 OEA*. San José. Costa Rica. 11 de febrero de 1978. Disponible en: [https://www.oas.org/dil/esp/1969\\_Convenci%C3%B3n\\_Americana\\_sobre\\_Derechos\\_Humanos.pdf](https://www.oas.org/dil/esp/1969_Convenci%C3%B3n_Americana_sobre_Derechos_Humanos.pdf)

<sup>32</sup> Naciones Unidas (2022). *Acuerdo Regional sobre el Acceso a la Información, la Participación Pública y el Acceso a la Justicia en Asuntos Ambientales en América Latina y el Caribe*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Op. Cit. p. 17.

<sup>33</sup> Suprema Corte de Justicia de la Nación. (2023). *Protocolo para Juzgar casos que involucren derechos de acceso en materia ambiental. Acuerdo de Escazú*. Unidad General de Conocimiento Científico y Derechos Humanos. SCJN. México. Disponible en: [https://www.scjn.gob.mx/derechos-humanos/sites/default/files/protocolos/archivos/2024-02/Protocolo\\_Materia%20ambiental\\_Acuerdo%20de%20Escazu\\_0.pdf](https://www.scjn.gob.mx/derechos-humanos/sites/default/files/protocolos/archivos/2024-02/Protocolo_Materia%20ambiental_Acuerdo%20de%20Escazu_0.pdf)

<sup>34</sup> Corte Interamericana de Derechos Humanos (2017). “Opinión consultiva OC-23/17”, en *CIDH Opinión consultiva solicitada por la República de Colombia*. San José, Costa Rica. 15 de noviembre de 2017. Disponible en: [https://corteidh.or.cr/docs/opiniones/resumen\\_seriea\\_23\\_esp.pdf](https://corteidh.or.cr/docs/opiniones/resumen_seriea_23_esp.pdf)

monitorear las actividades que pudieran causar un daño significativo al medio ambiente.

De tal suerte que, resulta en una obligación de los Estados parte el desarrollo e implementación de mecanismos eficientes para el monitoreo y la rendición de cuentas en materia ambiental.

Así, estos mecanismos no deben ser únicamente preventivos, también deben posibilitar la investigación y reparación del daño ambiental a través de política pública.

## **VII. CONTENIDO DE LA INICIATIVA**

Con esta iniciativa con proyecto de decreto pretendemos, precisamente, la creación de mecanismos que posibiliten establecer la garantía del derecho humano a un medio ambiente sano.

Asimismo, estimamos necesario realizar algunas consideraciones respecto al alcance de las reformas propuestas; esta iniciativa propone que la federación tenga la facultad preferente para prevenir y controlar la emisión de contaminantes de fuentes fijas de jurisdicción federal.

Esto cobra especial relevancia si se toma en cuenta que existen industrias cuya regulación y supervisión requiere una especialización, tales como la industria de hidrocarburos.

En este caso, por ejemplo, corresponde a la Agencia Nacional de Seguridad Industrial y de Protección al Medio Ambiente del Sector Hidrocarburos la prevención y control de la emisión de contaminación de este sector especializado.

No obstante, la reforma que se promueve otorga facultades concurrentes a las autoridades estatales y municipales para prevenir y controlar la emisión de contaminantes de fuentes que originalmente corresponderían exclusivamente a la federación, pero en todo momento la federación tendrá preferencia frente al resto de autoridades para sancionar y fiscalizar estas industrias.

A continuación, se presenta el siguiente cuadro comparativo con la propuesta de reforma correspondiente:

LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
ARTÍCULO 5o. Son facultades de la Federación:	ARTÍCULO 5o. ...
I. a XI. ...	I. a XI. ...
XII. La regulación de la contaminación de la atmósfera, proveniente de todo tipo de fuentes emisoras, <del>así como la prevención y el control en zonas o en caso de fuentes</del> fijas y móviles de jurisdicción federal;	XII. La regulación de la contaminación de la atmósfera, proveniente de todo tipo de fuentes emisoras, fijas y móviles;
XIII. a XXII. ...	XIII. a XXII. ...
ARTÍCULO 7o. Corresponden a los Estados, de conformidad con lo dispuesto en esta Ley y las leyes	ARTÍCULO 7o. ...

LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>locales en la materia, las siguientes facultades:</p> <p>I. a II. ...</p> <p>III. La prevención y control de la contaminación atmosférica generada por fuentes fijas <del>que funcionen como establecimientos industriales, así como por fuentes móviles, que conforme a lo establecido en esta Ley no sean de competencia Federal;</del></p> <p>IV. a XXII. ...</p>	<p>I. a II. ...</p> <p>III. La prevención y control de la contaminación atmosférica generada por <b>todo tipo de</b> fuentes fijas <b>y</b> móviles;</p> <p>IV. a XXII. ...</p>
<p>ARTÍCULO 8o. Corresponden a los Municipios, de conformidad con lo dispuesto en esta Ley y las leyes locales en la materia, las siguientes facultades:</p> <p>I. a II. ...</p> <p>III. La aplicación de las disposiciones jurídicas en materia de prevención y control de la contaminación atmosférica generada por fuentes fijas que funcionen como establecimientos mercantiles o de servicios, así como de emisiones de contaminantes a la atmósfera provenientes de fuentes móviles <del>que no sean consideradas de jurisdicción federal,</del> con la participación que de acuerdo con la legislación</p>	<p>ARTÍCULO 8o. ...</p> <p>I. a II. ...</p> <p>III. La aplicación de las disposiciones jurídicas en materia de prevención y control de la contaminación atmosférica generada por fuentes fijas que funcionen como establecimientos mercantiles o de servicios, así como de emisiones de contaminantes a la atmósfera provenientes de <b>otras</b> fuentes <b>fijas y</b> móviles, con la participación que de acuerdo con la legislación estatal corresponda al gobierno del estado;</p>

LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
estatal corresponda al gobierno del estado;	
IV. a XVII. ...	IV. a XVII. ...
ARTÍCULO 112. En materia de prevención y control de la contaminación atmosférica, los gobiernos de las entidades federativas, los Municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, de conformidad con la distribución de atribuciones establecida en los artículos 7o., 8o. y 9o. de esta Ley, así como con la legislación local en la materia:	ARTÍCULO 112. ...
I. Controlarán la contaminación del aire <del>en los bienes y zonas de jurisdicción local, así como en fuentes fijas que funcionen como establecimientos industriales, comerciales y de servicios, siempre que no estén comprendidos en el artículo 111 BIS de esta Ley;</del>	I. Controlarán la contaminación del aire <b>dentro de su jurisdicción, proveniente de fuentes fijas y móviles. Asimismo, podrán prevenir y controlar la contaminación del aire proveniente de fuentes fijas y móviles de jurisdicción federal, con apoyo de las demás dependencias federales que cuentan por ley con alguna competencia especializada por sector industrial.</b>
<b>SIN CORRELATIVO</b>	<b>La Secretaría y las dependencias federales con competencias especializadas, tendrán preferencia respecto a la prevención y control de la contaminación del aire.</b>
II. a XII. ...	II. a XII. ...

LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO

Con base en lo anterior, se somete a consideración de esta Soberanía la siguiente iniciativa con:

### PROYECTO DE DECRETO

**POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 5, 7, 8 Y 112, DE LA LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE, EN MATERIA DE CONCURRENCIA PARA LA PREVENCIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA.**

**ÚNICO:** Se **Reforma** la fracción XII del artículo 5; la fracción III del artículo 7, la fracción III del artículo 8 y la fracción I del artículo 112; y se **Adiciona** un párrafo segundo a la fracción I del artículo 112, de la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 5o. ...

I. a XI. ...

XII. La regulación de la contaminación de la atmósfera, proveniente de todo tipo de fuentes emisoras, fijas y móviles;

XIII. a XXII. ...

ARTÍCULO 7o. ...

I. a II. ...

III. La prevención y control de la contaminación atmosférica generada por **todo tipo de** fuentes fijas **y** móviles;

IV.- a XXII.- ...

ARTÍCULO 8o. ...

I. a II. ...

III. La aplicación de las disposiciones jurídicas en materia de prevención y control de la contaminación atmosférica generada por fuentes fijas que funcionen como establecimientos mercantiles o de servicios, así como de emisiones de contaminantes a la atmósfera provenientes de **otras** fuentes **fijas y** móviles, con la participación que de acuerdo con la legislación estatal corresponda al gobierno del estado;

IV. a XVII. ...

## ARTÍCULO 112.- ...

I. Controlarán la contaminación del aire **dentro de su jurisdicción, proveniente de fuentes fijas y móviles. Asimismo, podrán prevenir y controlar la contaminación del aire proveniente de fuentes fijas y móviles de jurisdicción federal, con apoyo de las demás dependencias federales que cuentan por ley con alguna competencia especializada por sector industrial.**

**La Secretaría y las dependencias federales con competencias especializadas, tendrán preferencia respecto a la prevención y control de la contaminación del aire.**

II. a XII. ...

## TRANSITORIOS

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

**SEGUNDO.** - Quedan derogadas todas las disposiciones que contravengan lo dispuesto en el presente Decreto y se otorga el término de 180 días a fin de que se hagan los ajustes a las disposiciones normativas reglamentarias, y de las entidades federativas, a fin de ajustarlas a esta ley general.

**TERCERO.** - Las adecuaciones correspondientes al Reglamento de la Ley General Del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Prevención y



Control de la Contaminación deberán de realizarse en un término de 180 días naturales, contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto.

**SUSCRIBE**



**Diputada Irais Virginia Reyes de la Torre**  
**Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano**

Palacio Legislativo de San Lázaro, 01 de febrero de 2026.

**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/>