

CONTENIDO

Proposiciones

- 3** Con punto de acuerdo, por el que se solicita respetuosamente a la Profeco, al SAT y a la SCJN, a fin de garantizar la correcta aplicación de la tasa 0 por ciento del IVA a los productos de gestión menstrual y a favorecer la extensión de dicha tasa a todos los productos destinados a la gestión menstrual, a cargo de la diputada Julieta Kristal Vences Valencia, del Grupo Parlamentario de Morena
- 4** Con punto de acuerdo, por el que se solicita respetuosamente a las personas titulares de las presidencias municipales del interior de la República Mexicana y de las alcaldías de la Ciudad de México a cumplir en el ámbito de su competencia el acuerdo mediante el cual se establecen los lineamientos generales a los que deberán sujetarse la preparación, distribución y el expendio de los alimentos y bebidas preparados, procesados y a granel, así como el fomento de los estilos de vida saludables en alimentación, dentro de toda escuela y en las inmediaciones del sistema educativo nacional, suscrita por el diputado Arturo Roberto Hernández Tapia y diputadas y diputados integrantes del Grupo Parlamentario de Morena
- 8** Con punto de acuerdo, por el que la Cámara de Diputados exhorta al gobierno del estado de Coahuila y a los gobiernos municipales de la entidad a implementar programas permanentes de activación física y convivencia comunitaria en espacios públicos, inspirados en la iniciativa “Ponte Pilas”, como estrategia de promoción de la salud preventiva, cohesión social y prevención de la violencia, a cargo del diputado Antonio Lorenzo Castro Villarreal, del Grupo Parlamentario de Morena
- 10** Con punto de acuerdo, para exhortar al honorable Congreso del estado de Coahuila de Zaragoza a iniciar el proceso de reforma constitucional para reconocer el derecho a la ciudad como derecho colectivo, eje rector de la planeación urbana, la gestión democrática del territorio y la justicia territorial en la entidad, a cargo del diputado Antonio Lorenzo Castro Villarreal, del Grupo Parlamentario de Morena
- 13** Con punto de acuerdo, de urgente resolución, para solicitar a la GN a revisar y, en su caso, impedir que los vehículos de transporte de pasajeros que no es-

Pase a la página 2

Anexo III-1

Martes 10 de febrero

tán autorizados presten servicios en las instalaciones del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez, y a verificar que quienes presten el servicio cumplan con la normatividad aplicable, a cargo del diputado Francisco Javier Borrego Adame, del Grupo Parlamentario de Morena

- 16** Con punto de acuerdo, para solicitar al gobierno del estado de Baja California Sur a respetar lo dispuesto en la Ley de Aeropuertos y de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, a no invadir la competencia federal y no coartar el derecho del transporte turístico en la entidad con permisos federales, a cargo del diputado Francisco Javier Borrego Adame, del Grupo Parlamentario de Morena
- 18** Con punto de acuerdo, por el que se solicita respetuosamente a la SE para que, en coordinación con la Secretaría de Economía e Innovación del estado de Baja California, fortalezcan acciones de fomento a la productividad, competitividad y permanencia de las micro, pequeñas y medianas empresas en la entidad, a cargo del diputado Fernando Jorge Castro Trenti, del Grupo Parlamentario de Morena
- 23** Con punto de acuerdo, por el que se solicita respetuosamente a las instituciones públicas del SNS que implementen acciones para garantizar el acceso equitativo y oportuno al diagnóstico, la atención integral y los tratamientos innovadores para las personas que viven con epilepsias de difícil control, en particular aquellas de baja prevalencia, como el síndrome de Lennox-Gastaut y el síndrome de Dravet, así como para sus familias y personas cuidadoras, a cargo de la diputada Mónica Herrera Villavicencio, del Grupo Parlamentario de Morena

Proposiciones

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE SOLICITA RESPETUOSAMENTE A LA PROFECO, AL SAT Y A LA SCJN, A FIN DE GARANTIZAR LA CORRECTA APLICACIÓN DE LA TASA 0 POR CIENTO DEL IVA A LOS PRODUCTOS DE GESTIÓN MENSTRUAL Y A FAVORECER LA EXTENSIÓN DE DICHA TASA A TODOS LOS PRODUCTOS DESTINADOS A LA GESTIÓN MENSTRUAL, A CARGO DE LA DIPUTADA JULIETA KRISTAL VENCES VALENCIA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

La que suscribe, **Julieta Kristal Vences Valencia**, diputada de la LXVI Legislatura de la Honorable Cámara de Diputados, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 6, fracción I y 79, numeral 2, fracción III, del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración de esta honorable asamblea proposición con punto de acuerdo, de urgente u obvia resolución, por el que la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión solicita respetuosamente a la PROFECO, SAT y SCJN a fin de **garantizar la correcta aplicación de la tasa 0% del IVA a los productos de gestión menstrual** y a favorecer la extensión de dicha tasa a todos los productos destinados a la gestión menstrual, con base en las siguientes:

Consideraciones

La gestión menstrual constituye una condición biológica que impacta directamente en el ejercicio de derechos humanos como la salud, la dignidad, la igualdad sustantiva y la no discriminación. En este sentido, el acceso a productos adecuados para la gestión menstrual no puede ser considerado un lujo ni estar sujeto a cargas fiscales que profundicen desigualdades estructurales.

Con el objetivo de avanzar hacia una política fiscal con perspectiva de género y combatir la denominada pobreza menstrual, se reformó la Ley del Impuesto al Valor Agregado, estableciendo un tratamiento fiscal preferencial para determinados productos de gestión menstrual.

El propio legislador dejó claramente establecido este beneficio fiscal en el artículo 2-A, fracción I, inciso j), de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, el cual dispone de manera expresa que:

“Artículo 2o.-A.- El impuesto se calculará aplicando la tasa del 0% a los valores a que se refiere esta Ley, cuando se realicen los actos o actividades siguientes:

I.- La enajenación de:

j) Toallas sanitarias, tampones y copas, para la gestión menstrual.”¹

Este precepto constituye un mandato legal vigente, de observancia obligatoria para proveedores y autoridades, y representa un avance normativo en materia de

No obstante, la claridad del texto legal, diversas organizaciones de la sociedad civil y personas consumidoras han hecho públicos reportes y quejas en los que se señala que algunos establecimientos comerciales no estarían aplicando correctamente la tasa del 0% del IVA, manteniendo el cobro del 16% en productos de gestión menstrual, lo que contraviene directamente lo dispuesto por la Ley del IVA.

Ante esta situación, la Procuraduría Federal del Consumidor (Profeco) ha instado a la ciudadanía a denunciar cobros indebidos, lo cual confirma la necesidad de reforzar las acciones de verificación, vigilancia e información, a fin de garantizar el cumplimiento efectivo de la norma fiscal y la protección de los derechos de las personas consumidoras.

El incumplimiento o aplicación incorrecta de la tasa cero no solo implica una irregularidad administrativa o fiscal, sino que puede traducirse en una afectación indirecta a los principios constitucionales de igualdad, no discriminación y equidad tributaria, previstos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Adicionalmente, resulta relevante destacar que la Suprema Corte de Justicia de la Nación se encuentra actualmente analizando un asunto en el que se discute la posibilidad de extender la aplicación de la tasa del 0% del IVA a todos los productos de gestión menstrual, tales como pantiprotectores, ropa interior menstrual y otros insumos que cumplen una función equivalente a los ya contemplados en la Ley.

Este análisis constitucional plantea si la exclusión de ciertos productos del tratamiento fiscal preferencial

puede resultar contraria a los principios de igualdad, no discriminación y justicia tributaria, al establecer distinciones que no necesariamente responden a criterios objetivos o razonables.

En este contexto, la Cámara de Diputados puede expresar una postura institucional respetuosa, solicitando respetuosamente a la Suprema Corte a considerar una interpretación progresiva y conforme a derechos humanos que favorezca la ampliación de la tasa cero a todos los productos destinados a la gestión menstrual.

Es por lo anterior, que la suscrita legisladora pretendo solicitar respetuosamente a los titulares de la **PROFECO, SAT y a la SCJN a fin de garantizar la correcta aplicación de la tasa 0% del IVA a los productos de gestión menstrual y a favorecer la extensión de dicha tasa a todos los productos destinados a la gestión menstrual.**

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

Punto de Acuerdo

Primero. La Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, en estricto respeto al principio federalista de división de poderes, solicita respetuosamente a los titulares de la **Procuraduría Federal del Consumidor y del Servicio de Administración Tributaria**, para que, en el ámbito de sus respectivas competencias y con fundamento en lo dispuesto en el Artículo 2-A, fracción I, inciso j), de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, refuercen las acciones de **verificación y vigilancia para constatar el correcto cumplimiento de la aplicación de la tasa del 0% del IVA a los productos de gestión menstrual**; y fortalezcan las acciones de información y orientación dirigidas a proveedores y personas consumidoras, con el objetivo de prevenir cobros indebidos y garantizar el cumplimiento de la legislación vigente.

Segundo. La Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, en estricto respeto al principio federalista de división de poderes, solicita respetuosamente a la **Suprema Corte de Justicia de la Nación para que, en el marco del análisis del asunto que actualmente conoce en relación con la aplicación de la tasa del 0% del IVA a los productos de gestión**

menstrual, considere una interpretación conforme a los principios constitucionales de igualdad, no discriminación y equidad tributaria, a fin de que dicho beneficio fiscal se extienda a todos los productos destinados a la gestión menstrual, y no se limite únicamente a toallas sanitarias, tampones y copas menstruales.

Nota:

1. Recuperado de: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LIVA.pdf>. Consultado el 12 enero del 2026.

Dado en el salón de sesiones del Palacio Legislativo de San Lázaro, a 10 de febrero de 2026.

Diputada Julieta Kristal Vences Valencia (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE SOLICITA RESPETUOSAMENTE A LAS PERSONAS TITULARES DE LAS PRESIDENCIAS MUNICIPALES DEL INTERIOR DE LA REPÚBLICA MEXICANA Y DE LAS ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO A CUMPLIR EN EL ÁMBITO DE SU COMPETENCIA EL ACUERDO MEDIANTE EL CUAL SE ESTABLECEN LOS LINEAMIENTOS GENERALES A LOS QUE DEBERÁN SUJETARSE LA PREPARACIÓN, DISTRIBUCIÓN Y EL EXPENDIO DE LOS ALIMENTOS Y BEBIDAS PREPARADOS, PROCESADOS Y A GRANEL, ASÍ COMO EL FOMENTO DE LOS ESTILOS DE VIDA SALUDABLES EN ALIMENTACIÓN, DENTRO DE TODA ESCUELA Y EN LAS INMEDIACIONES DEL SISTEMA EDUCATIVO NACIONAL, SUSCRITA POR EL DIPUTADO ARTURO ROBERTO HERNÁNDEZ TAPIA Y DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

Diputado Arturo Hernández Tapia y legisladoras federales de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1,

fracción I y 79, numeral 1, fracción II, del Reglamento de la Cámara de Diputados, sometemos a la consideración de este honorable pleno, la presente proposición con punto de acuerdo, con base a la siguiente

Exposición con Motivos

De conformidad con los artículos 1o, 3o y 4o de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el Estado priorizará promover, garantizar y respetar los derechos humanos, dentro de los que se encuentra velar por el interés superior de los niños, niñas, adolescentes y jóvenes, además de que toda persona tiene derecho a la alimentación nutritiva y de calidad. También está obligado a garantizar el derecho a la protección de la salud, por lo que debe diseñar políticas y acciones en torno a ello, para lograr que la nación alcance mejores niveles de prosperidad.

Dando cumplimiento a lo anterior, en el Diario Oficial de la Federación, el 30 de septiembre del 2024, se publicó el ACUERDO mediante el cual se establecen los Lineamientos generales a los que deberán sujetarse la preparación, distribución y el expendio de los alimentos y bebidas preparados, procesados y a granel, así como el fomento de los estilos de vida saludables en alimentación dentro de toda escuela del Sistema Educativo Nacional, mismo que tiene por objeto establecer las disposiciones correspondientes, previstas en su Anexo Único, así como las bases para el fomento de los estilos de vida saludables en alimentación, dentro de toda escuela del Sistema Educativo Nacional. Esto también se aplica para las inmediaciones de escuelas de acuerdo con el artículo décimo cuarto fracción IV de los lineamientos ya referidos que a la letra señala.

“**Décimo Cuarto.-** ...

IV. Establecer, en el marco de lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 75 de la LGE respecto a la prohibición de la venta y publicidad de alimentos y bebidas con bajo valor nutricional **en las inmediaciones de los planteles escolares**, mecanismos de coordinación y vinculación con las autoridades municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y demás instancias competentes, para generar acciones encaminadas a exhortar, fomentar y promover el expendio de alimentos y bebidas saludables en las inmediaciones de las es-

cuelas, en el diámetro que determine la autoridad competente.”¹

Actualmente, en la mayor parte del territorio nacional se observa la presencia de venta de alimentos y bebidas procesadas, envasadas y a granel, con bajo nivel nutricional en las inmediaciones de las instituciones educativas de nivel básico, media superior y superior, siendo fundamental implementar acciones que puedan prevenir el consumo de estos alimentos y bebidas que ponen en riesgo la salud de los estudiantes, y obstaculizaron los propósitos del acuerdo referido.

El acuerdo con los Lineamientos de referencia, **también se precisa que la aplicación de dichos lineamientos aplica a las INMEDIACIONES de los planteles educativos**, por lo que se convierte también en competencia de los municipios y de las alcaldías de la ciudad de México, tales lineamientos en su **artículo quinto fracción XXVI define que se refiere a inmediaciones:**

“...

Quinto.- Para los efectos de los presentes Lineamientos se entenderá por:

...

XXVI. Inmediaciones: Territorio en la periferia de las escuelas en el diámetro que determine la autoridad competente conforme a las disposiciones jurídicas aplicables;

...”²

De igual forma en su artículo décimo tercero en su título cuarto de la corresponsabilidad institucional precisa la atribución de los municipios y alcaldías de *difundir, aplicar y vigilar el cumplimiento de los presentes Lineamientos:*

“Título IV

De la Corresponsabilidad Institucional

Capítulo Primero

De las autoridades escolares

Décimo Tercero.- Corresponde a las autoridades escolares, en su respectivo ámbito de competencia,

y en términos de las disposiciones jurídicas aplicables, difundir, aplicar y vigilar el cumplimiento de los presentes Lineamientos y su Anexo Único, para lo cual, deberán:

...

V.- Dar aviso a sus respectivas autoridades educativas a efecto de que fortalezcan los mecanismos a que refiere la fracción IV del numeral siguiente, **en caso de que adviertan que en las inmediaciones de las escuelas se vendan y se dé publicidad a alimentos y bebidas con bajo valor nutricional en contravención a los presentes Lineamientos**, su Anexo Único y demás normativa aplicable. El diámetro de las inmediaciones lo determinará la autoridad competente.”³

En los artículos de los lineamientos anteriormente referidos se precisó quienes pueden y deben de trabajar en coordinación con la autoridad educativa, a fin de que se cumplan los lineamientos de referencia y se proteja el interés superior de los niños, adolescentes y jóvenes a fin de acceder a una alimentación nutritiva y una vida saludable.

Para mayor abundamiento, señalamos que el 16 de marzo del 2022, el diputado Armando Contreras Castillo presentó una iniciativa de reforma a diversos artículos de la Ley General de Educación en materia de entornos escolares saludables que se aprobó por el Congreso de la Unión, en la que sentó una base política de alimentación escolar para transformar las escuelas en espacios saludables y al mismo tiempo hacer cumplir los Lineamientos Generales para el Expendio y Distribución de Alimentos y Bebidas Preparados y Procesados en las Escuelas del Sistema Educativo Nacional, en garantía a los derechos a la educación, salud y alimentación de niñas, niños y adolescentes.

La iniciativa articuló los acuerdos y marco internacional de derechos de los que México es parte y responde de manera integral al grave problema de malnutrición, incluyendo la obesidad infantil, resultado de malos hábitos de alimentación influenciados por un ambiente obesogénico, al cual niñas y niños están expuestos todos los días, incluyendo los entornos escolares.

Por otro lado, la Ley General de la Alimentación Adecuada y Sostenible, en su artículo 17, prevé que los gobiernos de la federación, entidades federativas, **municipios** y demarcaciones territoriales, en sus respectivos ámbitos de competencia, impulsarán esquemas suficientes para el suministro, distribución y adquisición de alimentos, **adecuados preferentemente frescos, y agua potable para el consumo humano de las personas estudiantes**, y promoverán ante las autoridades correspondientes; razón por la cual, los municipios como integrantes de las entidades federativas tienen la facultad de participar en programas y promover acciones con el fin de garantizar el interés superior de la niñez para prevenir y reducir el consumo de alimentos y bebidas procesadas, con el fin de garantizar el derecho a una alimentación saludable y digna.

Dicho artículo 17 señala en su párrafo primero a la letra:

“Artículo 17. Los gobiernos de la Federación, las entidades federativas, los municipios y demarcaciones territoriales, en sus respectivos ámbitos de competencia, impulsarán esquemas eficientes para el suministro, distribución y adquisición de alimentos adecuados preferentemente frescos, y agua potable para consumo humano de las personas estudiantes, mecanismos de coordinación con los demás sectores de la población enfocados a la producción de alimentos de manera sustentable, como la agroecología, organizaciones del sector social, cooperativas, asociaciones de padres de familia, la combinación de cualquiera de estos o cualquier otro medio que asegure el consumo suficiente para la niñez y la adolescencia. ...”⁴

Además, también refiere que promoverán ante las autoridades correspondientes, “la prohibición de la venta, distribución, donación, publicidad y patrocinio de alimentos y bebidas preenvasados cuando éstos excedan los límites máximos de contenido energético, azúcares añadidos, grasas saturadas, sodio y los demás nutrimentos críticos e ingredientes que establezcan las disposiciones normativas de salud competentes, tanto al interior como en las inmediaciones de los planteles escolares de educación básica”⁵.

Por todo ello, es urgente y necesario “una coordinación entre los diversos órganos de gobierno para que

las instituciones educativas en todos los municipios en sus respectivas competencias garanticen el acceso a una alimentación digna y saludable para todos los educandos, no sólo en cuestión de salud, sino promover su actividad física en su ámbito escolar como en la sociedad, reducir el riesgo de obesidad y sobrepeso, el fomento de la actividad física y el deporte.”⁶

También la Ley General de Educación, en su artículo 75 en sus párrafos primero segundo y tercero establecen lineamientos de la SEP y las instituciones educativas para la regulación, prevención y promoción de políticas públicas para garantizar el acceso a una alimentación saludable y desarrollo integral de los niños, niñas, adolescentes y jóvenes.

“**Artículo 75.** La Secretaría, mediante disposiciones de carácter general que se publiquen en el Diario Oficial de la Federación y sin perjuicio del cumplimiento de otras disposiciones que resulten aplicables, establecerá los lineamientos a que deberán sujetarse la preparación, distribución y expendio de los alimentos y bebidas preparados, procesados y a granel, dentro de toda escuela, en cuya elaboración se cumplirán los criterios nutrimentales que para tal efecto determine la Secretaría de Salud, mismos que se deberán evaluar y actualizar al menos cada cinco años”.⁷

“Las autoridades educativas promoverán ante las autoridades correspondientes, la prohibición de la venta y publicidad de alimentos y bebidas con bajo valor nutricional de acuerdo con los criterios nutrimentales incluidos en el artículo 212 de la Ley General de Salud y las demás disposiciones en la materia de los planteles escolares y sus inmediaciones”.⁸

“La Secretaría establecerá las bases para fomentar estilos de vida saludables que prevengan, atiendan y contrarresten, en su caso, el sobrepeso y la obesidad entre los educandos, como la activación física, el deporte escolar, la educación física, los buenos hábitos nutricionales, entre otros. En materia de la promoción de la salud escolar”.⁹

Dichos ordenamientos jurídicos establecen los lineamientos primordiales para la promoción, cumplimiento, prohibición, y mejoramiento de la salud, para prevenir el sobrepeso y obesidad, a fin de garantizar una

alimentación adecuada para todos los niños, niñas, adolescentes y jóvenes de todas las instituciones de educación en el país.”¹⁰

Con todo lo anterior se justifica la coordinación institucional que debe existir ya que corresponde a las autoridades, en su respectivo ámbito de competencia, y en términos de las disposiciones jurídicas aplicables, difundir, aplicar y vigilar el cumplimiento de los multicitados lineamientos.

Por lo anteriormente expuesto, sometemos a consideración a esta honorable asamblea, la aprobación del siguiente

Punto de Acuerdo

Único.- La Cámara de Diputados solicita respetuosamente a las personas Titulares de las Presidencias Municipales del interior de la República Mexicana y de las Alcaldías de la Ciudad de México, **a cumplir en el ámbito de su competencia, el ACUERDO** mediante el cual se establecen los Lineamientos Generales a los que deberán sujetarse la preparación, distribución y el expendio de los alimentos y bebidas preparados, procesados y a granel, así como el fomento de los estilos de vida saludables en alimentación, **dentro de toda escuela y en las inmediaciones del Sistema Educativo Nacional**

Notas:

1. Lineamientos generales a los que deberán sujetarse la preparación, distribución y el expendio de los alimentos y bebidas preparados, procesados y a granel, así como el fomento de los estilos de vida saludables en alimentación dentro de toda escuela del Sistema Educativo Nacional, Artículo Décimo Cuarto.

2. Lineamientos generales a los que deberán sujetarse la preparación, distribución y el expendio de los alimentos y bebidas preparados, procesados y a granel, así como el fomento de los estilos de vida saludables en alimentación dentro de toda escuela del Sistema Educativo Nacional, Artículo Quinto

3. Lineamientos generales a los que deberán sujetarse la preparación, distribución y el expendio de los alimentos y bebidas preparados, procesados y a granel, así como el fomento de los estilos de vida saludables en alimentación dentro de toda escuela del Sistema Educativo Nacional, Artículo Decimo Tercero Frac. V

4. Ley General de la Alimentación Adecuada y Saludable, artículo 17

5. Ley General de la Alimentación Adecuada y Saludable, artículo 17

6. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGE.pdf>
https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5740005&fecha=30/09/2024#gsc.tab=0<https://elpoderdelconsumidor.org/2022/03/celebramos-la-iniciativa-de-reforma-a-la-ley-general-de-educacion-para-promover-entornos-escolares-saludables-en-camara-de-diputados/>

7. Ley General de Educación Art. 75

8. Ley General de Educación Art. 75

9. Ley General de Educación Art. 75

10. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAAS.pdf>

Dado en el salón de sesiones del Palacio Legislativo de San Lázaro, a 10 de febrero de 2026.

Diputados y diputadas: Arturo Hernández Tapia, Mónica Álvarez Nemer, Pedro Mario Zenteno Santaella, Leide Avilés Domínguez, Dionicia Vázquez García, Maiella Martha Gabriela Gómez Maldonado, María del Rosario Orozco Caballero, María Magdalena Rosales Cruz, Eduardo Castillo López, Anay Beltrán Reyes, Leonel Godoy Rangel, Emilio Ramón Ramírez Guzmán, Azucena Arreola Trinidad, María Damaris Silva Santiago, Rosalinda Sava-la Díaz, Enrique Vázquez Navarro (rúbricas)

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE LA CÁMARA DE DIPUTADOS EXHORTA AL GOBIERNO DEL ESTADO DE COAHUILA Y A LOS GOBIERNOS MUNICIPALES DE LA ENTIDAD A IMPLEMENTAR PROGRAMAS PERMANENTES DE ACTIVACIÓN FÍSICA Y CONVIVENCIA COMUNITARIA EN ESPACIOS PÚBLICOS, INSPIRADOS EN LA INICIATIVA “PONTE PILAS”, COMO ESTRATEGIA DE PROMOCIÓN DE LA SALUD PREVENTIVA, COHESIÓN SOCIAL Y PREVENCIÓN DE LA VIOLENCIA, A CARGO DEL DIPUTADO ANTONIO LORENZO CASTRO VILLARREAL, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

Quien suscribe, el diputado Antonio Lorenzo Castro Villarreal, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 6, numeral 1, fracción I; y 79, numeral 2, fracción II, y demás disposiciones aplicables del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración de esta honorable asamblea la siguiente proposición con punto de acuerdo, al tenor de las siguientes

Consideraciones

El deporte y la activación física no sólo contribuyen al bienestar individual, sino que son también instrumentos poderosos de cohesión social y de reconstrucción del tejido comunitario. En los últimos años, diversas entidades federativas y municipios del país han desarrollado programas exitosos de activación física en espacios públicos —como el programa “*Ponte Pilas*” de la Ciudad de México—, que han demostrado su eficacia para mejorar la convivencia vecinal, reducir conductas de riesgo entre jóvenes y reactivar zonas urbanas que habían caído en el abandono o la inseguridad.

En el caso de Coahuila, los retos en materia de salud pública, seguridad y urbanismo social hacen necesaria la adopción de políticas de este tipo. De acuerdo con el INEGI (Encuesta Nacional de Salud y Nutrición 2022), sólo 38.4 % de la población adulta en Coahuila realiza actividad física de manera regular, por debajo del promedio nacional (42.1 %). Esta inactividad se traduce en un aumento sostenido de enfermedades crónicas: la Secretaría de Salud federal reporta que el 74 % de la población adulta coahuilense presenta sobrepeso u obesidad, y que la diabetes mellitus es una de las tres principales causas de muerte en el estado.

A ello se suma un desafío en materia de uso y seguridad de los espacios públicos. De acuerdo con la En-

cuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (Envipe 2024), el 67 % de la población en Saltillo y el 71 % en Torreón considera inseguros los parques y espacios recreativos de su colonia. Esta percepción desincentiva la convivencia comunitaria y reduce las oportunidades para el desarrollo de actividades deportivas, recreativas y culturales que fortalezcan el sentido de pertenencia local.

Experiencias como “*Ponte Pilas*”, implementada por el Instituto del Deporte de la Ciudad de México, muestran que programas de activación física gratuitos y permanentes en parques y plazas públicas tienen efectos medibles: incrementan la asistencia a espacios públicos, fomentan la convivencia intergeneracional, reducen la incidencia de conductas antisociales y fortalecen el tejido social mediante la organización vecinal. Actualmente, ese programa atiende a más de 400 mil personas cada semana en más de 800 puntos de activación, y ha sido reconocido por la Organización Panamericana de la Salud (OPS) como una buena práctica de promoción de la salud y la seguridad ciudadana.

Coahuila cuenta con infraestructura que podría aprovecharse para iniciativas similares: según el Censo Nacional de Infraestructura Deportiva (CONADE, 2023), existen en la entidad más de 1,500 espacios deportivos públicos, de los cuales cerca del 40 % se encuentran subutilizados o en desuso parcial. Reactivarlos mediante programas de activación física, clases grupales y torneos comunitarios permitiría devolver la vida a las colonias, prevenir la violencia y reducir la deserción escolar, especialmente en zonas de alta marginación.

Por todo ello, resulta pertinente que el Congreso de la Unión exhorte respetuosamente al Gobierno del estado de Coahuila, a través de su Secretaría de Educación, el Instituto Estatal del Deporte y la Secretaría de Inclusión y Desarrollo Social, para que diseñen e implementen un programa estatal de activación física y convivencia ciudadana inspirado en “*Ponte Pilas*”, con enfoque territorial, inclusivo y de prevención social del delito.

Dicha estrategia podría basarse en cuatro ejes:

1. Recuperación de espacios públicos mediante jornadas de limpieza, rehabilitación y señalización.

2. Activación física gratuita con instructores certificados en parques, canchas y plazas.

3. Promoción de la convivencia comunitaria a través de actividades culturales, deportivas y recreativas.

4. Enfoque preventivo dirigido a niñas, niños y jóvenes en riesgo de exclusión o violencia.

Con esta medida, el estado de Coahuila avanzaría en los compromisos establecidos en el Programa Estatal de Desarrollo 2023–2029, particularmente en su Eje de Desarrollo Humano Integral, además de contribuir al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS 3 y 11) de la Agenda 2030, relativos a la salud y bienestar, y a la creación de comunidades sostenibles e inclusivas.

Promover la actividad física y la convivencia en los espacios públicos no es un lujo ni una acción secundaria: es una política de seguridad, de salud y de comunidad. Recuperar el espacio público es también recuperar la confianza entre los ciudadanos y su gobierno, fundamento indispensable de la paz y el desarrollo local.

Por lo anterior expuesto, se presenta ante esta honorable asamblea la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Único. La Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente al Gobierno del Estado de Coahuila de Zaragoza, a través de su Secretaría de Educación, del Instituto Estatal del Deporte de Coahuila y de la Secretaría de Inclusión y Desarrollo Social, así como a los gobiernos municipales de la entidad, para que diseñen, implementen y asignen recursos suficientes a programas permanentes de activación física y convivencia comunitaria en espacios públicos, inspirados en la iniciativa “*Ponte Pilas*”, con el propósito de fortalecer el tejido social, fomentar hábitos saludables, prevenir la violencia y recuperar espacios públicos para el uso ciudadano.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 10 de febrero de 2026

Diputado Antonio Castro Villarreal (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR AL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO DE COAHUILA DE ZARAGOZA A INICIAR EL PROCESO DE REFORMA CONSTITUCIONAL PARA RECONOCER EL DERECHO A LA CIUDAD COMO DERECHO COLECTIVO, EJE RECTOR DE LA PLANEACIÓN URBANA, LA GESTIÓN DEMOCRÁTICA DEL TERRITORIO Y LA JUSTICIA TERRITORIAL EN LA ENTIDAD, A CARGO DEL DIPUTADO ANTONIO LORENZO CASTRO VILLARREAL, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

Quien suscribe, el diputado Antonio Lorenzo Castro Villarreal, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 6, numeral 1, fracción I; y 79, numeral 2, fracción II, y demás disposiciones aplicables del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración de esta honorable asamblea la siguiente proposición con punto de acuerdo, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

Las ciudades son hoy el espacio donde se definen, de manera concreta, las condiciones materiales para el ejercicio efectivo de los derechos humanos. En ellas se concentran la actividad económica, los servicios públicos, la vida cultural y la identidad colectiva; pero también se expresan con particular intensidad la desigualdad social, la segregación territorial, la mercantilización del suelo y la exclusión de amplios sectores de la población de los procesos de toma de decisiones que afectan directamente su vida cotidiana. Por ello, la forma en que se planean, gobiernan y transforman las ciudades no constituye una cuestión meramente técnica o administrativa, sino un asunto profundamente político y democrático.

Frente a este escenario, la comunidad internacional ha desarrollado el *Derecho a la Ciudad* como un marco normativo, político y ético que redefine la relación entre las personas, el territorio y el poder público. De acuerdo con los desarrollos impulsados por ONU-Habitat, la Carta Mundial por el *Derecho a la Ciudad* y el enfoque cultural y democrático promovido por la UNESCO, el *Derecho a la Ciudad* se concibe como un derecho colectivo que garantiza a todas las personas el uso, disfrute, producción, transformación y gobierno democrático de la ciudad, bajo principios de justicia social, inclusión, participación sustantiva, sostenibilidad ambiental y respeto a la diversidad cultural.

Este derecho parte de una premisa fundamental: la ciudad no es una mercancía, ni un simple activo financiero sujeto a dinámicas especulativas, sino un bien común, construido históricamente por quienes la habitan, la trabajan y la cuidan. En consecuencia, la planeación urbana, la gestión del territorio y los procesos de intervención en el espacio público deben subordinarse al interés general, al bienestar colectivo y a la dignidad humana, y no responder exclusivamente a criterios de rentabilidad económica o de atracción de capital.

El *Derecho a la Ciudad* no constituye un derecho aislado, sino un derecho integrador, que articula y materializa otros derechos humanos ya reconocidos —como la vivienda adecuada, la movilidad, el acceso a la cultura, el derecho al medio ambiente sano, la participación política, la identidad, el derecho al tiempo y el derecho a permanecer en el territorio— y los traduce en condiciones concretas de vida urbana. La ciudad se convierte, así, en una condición de posibilidad para la dignidad humana, y no en un factor de exclusión.

En el contexto nacional, la Constitución Política de la Ciudad de México constituye un caso paradigmático del impacto positivo que puede tener el reconocimiento constitucional del *Derecho a la Ciudad*. El mayor logro inicial de este proceso fue elevar dicho concepto a rango constitucional, obligando a todas las autoridades capitalinas a orientar sus políticas públicas no sólo bajo criterios de eficiencia administrativa, sino bajo principios de equidad, justicia territorial y función social del espacio urbano. Con ello, la Ciudad de México se colocó entre las primeras ciudades del mundo en codificar este derecho, inspirado directamente en la Carta Mundial por el *Derecho a la Ciudad*, transformando la planeación urbana en un asunto de derechos y no únicamente de gestión técnica.

Este marco jurídico de vanguardia permitió reordenar prioridades históricamente distorsionadas. Uno de los ámbitos donde sus efectos han sido más visibles es el de la movilidad urbana, entendida como una condición básica para el ejercicio de derechos. Bajo el enfoque del *Derecho a la Ciudad*, la capital dejó de priorizar al automóvil privado para colocar en el centro a las personas, particularmente a quienes habitan en las periferias. Proyectos como el *Cablebús* y el *Trolebús Elevado* redujeron de manera significativa los tiempos de traslado en zonas históricamente marginadas, reconectando territorios aislados con oportunidades de em-

pleo, educación y servicios, y materializando el principio de justicia territorial. De forma complementaria, la expansión de la infraestructura ciclista y del sistema *Ecobici* democratizó el uso del espacio vial, afirmando que la calle es un bien común y no un privilegio.

El reconocimiento del *Derecho a la Ciudad* también ha sido clave en la recuperación y creación de espacio público, entendido como núcleo de la vida democrática. Programas como “*Sembrando Parques*” transformaron antiguos basureros y zonas degradadas en espacios de recreación y convivencia, mientras que los *PILARES* acercaron cultura, educación y conocimiento a barrios con altos índices de violencia o rezago social. Estas políticas materializan una idea central del *Derecho a la Ciudad*: que la cultura y la educación no deben concentrarse en los espacios privilegiados, sino distribuirse territorialmente para fortalecer el tejido social y la identidad comunitaria.

En materia de vivienda y gestión social del hábitat, el *Derecho a la Ciudad* ha funcionado como un contrapeso normativo frente a la gentrificación y el desplazamiento forzado. Programas de Mejoramiento Barrial han permitido que las y los vecinos decidan directamente en qué invertir recursos públicos para mejorar sus calles, plazas y espacios comunes, reconociendo el valor del conocimiento comunitario. Asimismo, un mayor escrutinio sobre grandes desarrollos inmobiliarios ha incorporado criterios de impacto social, disponibilidad de agua y servicios, evitando que el crecimiento urbano se realice a costa del deterioro de las condiciones de vida de las comunidades colindantes.

De manera paralela, el *Derecho a la Ciudad* ha fortalecido la democracia participativa, al reconocer que el derecho a decidir sobre el entorno urbano es inseparable del derecho a habitarlo. La consolidación del presupuesto participativo y la mayor incidencia de los Comités de Participación Comunitaria han convertido la participación ciudadana en un componente estructural de la gobernanza urbana, y no en una práctica meramente consultiva o reactiva.

Esta experiencia resulta particularmente relevante para el estado de Coahuila y, de manera específica, para la ciudad de Saltillo, donde en los últimos meses se ha abierto un debate público intenso en torno a los proyectos asociados al denominado “*Distrito Centro*”, especialmente aquellos vinculados a inter-

venciones en el Centro Histórico y en espacios emblemáticos como la Alameda Zaragoza. Dicho debate ha derivado en una movilización ciudadana legítima, encabezada por colectivos vecinales, feministas, culturales y de defensa del patrimonio urbano, que han expresado su preocupación por la forma en que estos procesos han sido diseñados, comunicados e implementados.

De acuerdo con la información difundida en medios locales y con los pronunciamientos de la propia ciudadanía, los ejercicios de participación impulsados por el Instituto Municipal de Planeación de Saltillo (Implan) se comunicaron de manera limitada, mediante formularios digitales que circularon únicamente en ciertos canales y entre grupos cercanos a la autoridad, dejando fuera a un número significativo de personas que habitan, trabajan y cuidan el Centro Histórico. Muchas personas nunca supieron que podían participar, lo que generó una percepción extendida de exclusión y de simulación participativa.

Como resultado de esta inconformidad social, se llevaron a cabo movilizaciones y manifestaciones públicas frente a la Presidencia Municipal de Saltillo, en las que se exigió transparencia, información clara y procesos verdaderamente participativos. Fue a partir de esta presión social organizada que las autoridades municipales anunciaron la apertura de mesas y espacios para recibir propuestas ciudadanas en torno al proyecto del “*Distrito Centro*” y, en particular, sobre la intervención en la Alameda Zaragoza.

Si bien esta apertura constituye un avance discursivo y reconoce, de manera implícita, la legitimidad de las preocupaciones ciudadanas también pone en evidencia una debilidad estructural: dichos mecanismos de participación no se encuentran sustentados en una obligación jurídica clara, permanente y exigible, sino que dependen de la coyuntura política y de la intensidad de la presión social. La participación, en este caso, no emana de un derecho garantizado, sino de una concesión administrativa, susceptible de modificarse, acotarse o incluso desaparecer una vez desactivada la movilización ciudadana.

La ausencia de un reconocimiento constitucional del *Derecho a la Ciudad* en el estado de Coahuila implica que estos ejercicios carecen de certeza jurídica, de criterios mínimos de inclusión, de reglas claras sobre su

carácter vinculante y de mecanismos de seguimiento que aseguren que las propuestas ciudadanas se traduzcan efectivamente en decisiones públicas. En consecuencia, la planeación urbana en Saltillo continúa desarrollándose bajo un esquema en el que la participación depende de la voluntad política del momento y no de un derecho colectivo plenamente reconocido.

Reconocer el *Derecho a la Ciudad* en la Constitución del estado de Coahuila permitiría transformar de raíz esta dinámica y empoderar a la ciudadanía al reconocer que la soberanía sobre la gestión del territorio urbano está en el pueblo. Implicaría que la apertura de mesas ciudadanas y procesos deliberativos no fuera una respuesta excepcional ante la inconformidad social, sino una obligación jurídica estructural, incorporada desde el diseño mismo de los proyectos urbanos. Permitirá garantizar procesos abiertos, accesibles, informados y democráticos en todas las etapas de la planeación, desde la formulación inicial hasta la evaluación y seguimiento.

En el caso concreto de Saltillo, el *Derecho a la Ciudad* ofrecería un marco para proteger el Centro Histórico como un territorio vivo, habitado y construido colectivamente, evitando su transformación en un espacio excluyente orientado únicamente al consumo, al turismo o a la especulación inmobiliaria. Asimismo, permitiría encauzar los procesos de mejora urbana desde el diálogo social, la corresponsabilidad y el respeto al arraigo comunitario, reconociendo que el desarrollo urbano no puede realizarse a costa del desplazamiento directo o indirecto de quienes históricamente han dado vida a estos espacios.

Desde una perspectiva más amplia, el reconocimiento constitucional del *Derecho a la Ciudad* fortalecería la justicia territorial en Coahuila, orientando la inversión pública hacia la reducción de desigualdades espaciales, consolidando el espacio público como núcleo de la democracia urbana e incorporando una visión de sostenibilidad ambiental y responsabilidad intergeneracional. El estado de Coahuila se encuentra, así, ante una oportunidad histórica de colocarse a la vanguardia del constitucionalismo local en México, reconociendo que las ciudades no son únicamente plataformas económicas, sino espacios de vida, identidad, memoria y ciudadanía.

Por todo lo anteriormente expuesto, resulta pertinente y necesario exhortar al Honorable Congreso del estado de Coahuila de Zaragoza a iniciar el proceso de análisis, discusión y reforma constitucional que permita reconocer el *Derecho a la Ciudad* como derecho colectivo y eje rector del desarrollo urbano en la entidad.

Por lo anterior expuesto, se presenta ante esta honorable asamblea la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Único. La Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente al Honorable Congreso del Estado de Coahuila de Zaragoza a que, en el ámbito de sus atribuciones constitucionales y legales, analice, discuta e inicie el proceso legislativo necesario para incorporar expresamente el Derecho a la Ciudad en la Constitución Política del Estado, como derecho colectivo y principio rector de la planeación urbana, la gestión democrática del territorio, la justicia territorial y la protección de los derechos humanos de las y los coahuilenses, tomando como referencia la experiencia de la Ciudad de México y los estándares internacionales desarrollados por ONU-Habitat, la UNESCO y la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 10 de febrero de 2026

Diputado Antonio Castro Villarreal (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, DE URGENTE RESOLUCIÓN, PARA SOLICITAR A LA GN A REVISAR Y, EN SU CASO, IMPEDIR QUE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS QUE NO ESTÁN AUTORIZADOS PRESTEN SERVICIOS EN LAS INSTALACIONES DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO BENITO JUÁREZ, Y A VERIFICAR QUE QUIENES PRESTEN EL SERVICIO CUMPLAN CON LA NORMATIVIDAD APLICABLE, A CARGO DEL DIPUTADO FRANCISCO JAVIER BORREGO ADAME, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito diputado Francisco Javier Borrego Adame, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I; 79, numeral 2, fracción III, del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración del pleno, la presente proposición de urgente resolución con punto de acuerdo, por el que respetuosamente se solicita a la Guardia Nacional para que, en el ámbito de sus atribuciones, revise y, en su caso, impida que los vehículos de transporte de pasajeros que no estén autorizados presten el servicio de transporte de pasajeros en las instalaciones del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, Benito Juárez, y que revise que quien preste el servicio tenga todos los permisos y cumpla con la normatividad aplicable; conforme a las siguientes

Consideraciones

La conectividad aérea facilita el turismo y el comercio, apoya la competitividad económica, el aumento de la productividad, la mejora de la eficiencia y el fomento de la innovación. De acuerdo con datos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, el transporte aéreo ha sido un motor fundamental del desarrollo sostenible en la región¹. De conformidad con el Boletín Mensual de Estadística Operacional de la Agencia Federal de Aviación Civil en 2024 se transportaron por avión 78.73 millones de pasajeros². Una proporción significativa de estos viajeros se traslada desde y hacia los aeropuertos utilizando el servicio de taxi, lo que convierte a este servicio en un eslabón crítico de la cadena de valor turística y comercial del país.

Los aeropuertos, como parte integrante de las vías generales de comunicación, son zonas de jurisdicción federal, tal como lo establece el artículo 3 de la Ley de Aeropuertos, que señala textualmente: “Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con la construcción,

administración, operación y explotación de aeródromos civiles”, en su artículo 48, define los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales, incluyendo de manera explícita el “servicio de transporte terrestre de pasajeros, sujeto a los permisos correspondientes”. Esto significa que la prestación de cualquier servicio de transporte dentro de la poligonal de un aeropuerto federal no es una actividad libre, sino un servicio regulado que exige el cumplimiento de una serie de requisitos y la obtención de permisos específicos otorgados por la autoridad competente, en este caso, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT).

El marco normativo que rige el autotransporte en zonas federales la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, junto con el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, establece las condiciones para la prestación del servicio. Específicamente, para la transportación terrestre desde o hacia aeropuertos, los permisionarios deben cumplir con una serie de requisitos rigurosos que incluyen: la presentación de una solicitud en el formato oficial expedido por la Secretaría; la presentación del documento que ampara la inscripción en el Registro Federal de Contribuyentes; la acreditación de la propiedad o legal posesión del vehículo mediante factura, carta factura, contrato de arrendamiento o documento del Registro Nacional de Vehículos; la presentación de una póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros o fondo de garantía vigente; una póliza de seguro del viajero; la declaración de características del vehículo; y la presentación del certificado de baja emisión de contaminantes. Su propósito es garantizar la seguridad de los usuarios, la calidad del servicio y la protección del medio ambiente, elementos que constituyen el núcleo del interés público.

Adicionalmente, la normatividad establece que la expedición de permisos para esta modalidad procederá únicamente para autobús integral, vagoneta y automóvil sedán, del último modelo fabricado en el año en que ingrese a la operación del servicio, con un límite de operación de cinco años contados a partir de la obtención del permiso, y que los vehículos deben estar dotados de aire acondicionado y sonido ambiental. Esta especificación técnica busca asegurar que los usuarios reciban un servicio de calidad, con vehículos modernos y en óptimas condiciones. Resulta fundamental destacar que, en la expedición del permiso para la

prestación del servicio de transportación terrestre de o hacia aeropuertos, la Secretaría debe recabar previamente la opinión de quien tenga a su cargo la administración del aeropuerto de que se trate, en los términos que señala la Ley de Aeropuertos.

Esta autorización está condicionada a la firma de un contrato de acceso y, frecuentemente, a la pertenencia a una de las agrupaciones de taxis autorizadas que operan en el recinto, únicamente los vehículos que cuenten con un permiso de autotransporte federal de pasajeros pueden trasladar personas desde los aeropuertos y que están impedidos para recoger pasaje a menos que se acuerde previamente una dirección con el usuario con destino al propio aeropuerto³.

Las agrupaciones de taxistas son quienes ofrecen el servicio a los consumidores; es decir, cuando un usuario solicita un taxi, no contrata a un permisionario en lo particular, sino a alguno de los sitios, identificándolos por su nombre y logotipo anunciados en los módulos de compra de boletos. Este esquema establece un ordenamiento claro: solo aquellos que cumplen con esta doble validación, que comprende el permiso federal y la autorización del aeropuerto, están legalmente facultados para prestar el servicio.

No obstante, este andamiaje jurídico, en los últimos años hemos sido testigos de la irrupción de empresas de transporte que operan a través de plataformas digitales, las cuales han desafiado sistemáticamente la normatividad vigente. Estas empresas y sus conductores operan de facto en las zonas federales de los aeropuertos sin contar con los permisos requeridos por la SICT ni con la autorización de los administradores aeroportuarios. Esta situación ha generado un clima de conflicto permanente, marcado por la competencia desleal que denuncian los taxistas concesionados. Estos últimos, para poder operar, deben cubrir costos significativos asociados al cumplimiento de la regulación: pago de derechos por el permiso federal, cuotas de acceso al aeropuerto que en el AICM rondan los 3 mil pesos mensuales, mantenimiento de vehículos con características específicas y contratación de seguros con coberturas amplias⁴. En contraste, los conductores de plataformas digitales eluden estas obligaciones, lo que les permite ofrecer tarifas artificialmente más bajas, creando una distorsión grave en el mercado que perjudica a quienes sí operan dentro del marco de la ley.

Las quejas de los taxistas autorizados en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) han sido constantes. El 26 de noviembre de 2025, representantes de seis empresas de taxis concesionados se manifestaron de manera pacífica en las instalaciones del AICM para exigir a las autoridades un trato igualitario frente a las plataformas de transporte. Los taxistas señalaron que la colocación de tapias de madera frente a sus taquillas ha impedido la venta de boletos, lo que afecta directamente su economía. Argumentan que mientras ellos operan bajo concesiones y regulaciones estrictas, las aplicaciones funcionan sin restricciones, generando una competencia desleal que amenaza la subsistencia de miles de familias⁵.

El 29 de octubre de 2025, la SICT emitió un comunicado oficial en el que aclaró de manera inequívoca que “los servicios que se brindan a través de las empresas de aplicación no cuentan con autorización expedida por la Secretaría para prestar estos servicios de transportación” en los aeropuertos, en el mismo comunicado, la SICT informó sobre un amparo promovido por la empresa Uber, precisando que la suspensión judicial otorgada no implicaba una autorización para prestar el servicio, sino únicamente una instrucción para que los operativos de la Guardia Nacional se realizaran conforme a la normatividad, evitando actos arbitrarios o discriminatorios. El comunicado textualmente señala: “lo que no implica una autorización para la prestación de estos servicios”. La propia SICT reiteró a los usuarios que los únicos servicios autorizados son los taxis concesionados, los servicios turísticos y los autobuses hacia puntos específicos⁶.

La problemática se ha agudizado a tal grado que el propio AICM, en septiembre de 2024, implementó una política de “cero tolerancia”, estableciendo como únicos puntos de abordaje para estas aplicaciones áreas fuera del perímetro del aeródromo, lejos de las zonas de ascenso y descenso de pasajeros. Desde junio de 2022, el Gobierno federal estableció una multa para los taxistas de aplicación de hasta 43,000 pesos por recoger usuarios al interior de los aeropuertos. Esta medida, si bien reconoce la ilegalidad de la operación, resulta insuficiente y traslada parte del costo y la incomodidad al pasajero, sin resolver el problema de fondo: la operación ilegal dentro de una zona federal estratégica⁷.

La Guardia Nacional, como institución responsable de la seguridad pública en el ámbito federal, tiene un papel fundamental en esta materia. La Ley de la Guardia Nacional le confiere la facultad de salvaguardar los bienes y recursos de la Nación, así como de realizar la vigilancia y protección de las vías generales de comunicación. Diversos acuerdos, como el que rige su operación en los aeropuertos administrados por el Grupo Aeroportuario, Ferroviario, de Servicios Auxiliares y Conexos, Olmeca-Maya-Mexica (GafsaComm), establecen que su papel primordial es preservar la seguridad de las aeronaves, pasajeros, carga, correo, instalaciones y equipo.

La presencia de vehículos no autorizados, que no han pasado por los filtros de seguridad y cuyos operadores no están debidamente registrados y regulados por la autoridad de autotransporte, representa una vulnerabilidad para la seguridad integral del aeropuerto. La vigilancia interna en los aeródromos civiles es responsabilidad de la concesionaria, asignataria, operadora aeroportuaria o permisionaria, y se prestará conforme a las disposiciones legales aplicables en la materia y a los lineamientos que al efecto establezca la Agencia Federal de Aviación Civil, tal como lo establece el artículo 71 de la Ley de Aeropuertos.

El contexto del próximo Mundial de Fútbol 2026 añade urgencia a esta problemática. De acuerdo con cálculos de la Federación Mexicana de Fútbol, México recibirá aproximadamente 5.5 millones de turistas adicionales durante el torneo, que tendrá lugar del 11 de julio al 19 de julio de 2026 y del que se disputarán 13 encuentros en tres ciudades del país: Guadalajara, Monterrey y Ciudad de México. La imagen que proyectemos ante el mundo durante este evento de talla internacional dependerá en gran medida de la capacidad para garantizar servicios de transporte seguros, ordenados y apegados a la legalidad en nuestros principales aeropuertos.

Permitir que esta situación continúe perpetúa una injusticia económica contra los permisionarios que cumplen la ley y sienta un precedente peligroso de que la normatividad federal puede ser ignorada impunemente. Debilita la autoridad del Estado y genera incertidumbre jurídica. Es imperativo que la Guardia Nacional, en estricto cumplimiento de sus facultades y en coordinación con la SICT y la administración del AICM, realice las acciones necesarias para hacer valer

la ley. Esto implica realizar operativos de revisión e impedir de manera efectiva que los vehículos que operan para plataformas digitales sin autorización presten el servicio de transporte de pasajeros dentro de la zona federal del aeropuerto.

La solución no consiste en prohibir la tecnología, sino en asegurar que la tecnología opere dentro del marco legal existente, garantizando una competencia justa y equitativa para todos los participantes del mercado. La defensa de la legalidad y el orden en nuestros aeropuertos constituye una tarea prioritaria para la seguridad nacional y el bienestar de los millones de usuarios que transitan por ellos anualmente.

Por lo anteriormente expuesto, se somete a consideración la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Único.- La Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión solicita respetuosamente a la Guardia Nacional para que, en el ámbito de sus atribuciones y en coordinación con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, fortalezca los operativos de inspección y vigilancia en las zonas federales de dicha terminal aérea, con el fin de revisar y, en su caso, impedir la prestación del servicio de transporte de pasajeros por parte de vehículos que no cuenten con el permiso federal y la autorización aeroportuaria correspondientes, garantizando así el cumplimiento de la Ley de Aeropuertos, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y demás normatividad aplicable.

Notas:

1. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/3b1e7acc-2c7a-4968-9f5d-4c548cbf455f/content>
2. <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/981350/boletin-es-dic-2024-04032025.pdf>
3. https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2022/10/OP-B_taxis.pdf
4. <https://www.eleconomista.com.mx/opinion/reglamentos-taxis-aeropuertos-20240930-728126.html>

5. <https://www.milenio.com/comunidad/taxistas-aicm-reclaman-igualdad-de-condiciones-frente-a-apps>

6. <https://www.gob.mx/sict/prensa/servicios-de-pasajeros-de-y-hacia-los-aeropuertos>

7. <https://elpais.com/mexico/2025-10-30/las-claves-de-la-batalla-legal-de-uber-por-recoger-pasajeros-en-los-aeropuertos-de-mexico.html>

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 10 de febrero de 2026.

Diputado Francisco Javier Borrego Adame (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA SOLICITAR AL GOBIERNO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA SUR A RESPETAR LO DISPUESTO EN LA LEY DE AEROPUERTOS Y DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, A NO INVADIR LA COMPETENCIA FEDERAL Y NO COARTAR EL DERECHO DEL TRANSPORTE TURÍSTICO EN LA ENTIDAD CON PERMISOS FEDERALES, A CARGO DEL DIPUTADO FRANCISCO JAVIER BORREGO ADAME, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito diputado Francisco Javier Borrego Adame, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I; 79, numeral 1, fracción II, y numeral 2, del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración del pleno, la presente proposición con punto de acuerdo, por el que respetuosamente se solicita al Gobierno del estado de Baja California Sur, para que respete lo dispuesto en la legislación federal, en particular la Ley de Aeropuertos y la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, no invada la competencia federal y no coarte el derecho del transporte turístico en la entidad con permisos federales; conforme a las siguientes

Consideraciones

En los últimos tiempos, se han observado acciones por parte de autoridades estatales, específicamente en Baja California Sur, que parecen erosionar el equilibrio federal, al pretender imponer restricciones y requisitos adicionales al transporte turístico que opera con permisos y autorizaciones de carácter federal, emanados de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. Esta situación no solo genera incertidumbre y conflictos entre los operadores, sino que contraviene el marco normativo vigente, afecta una actividad económica vital y vulnera la rectoría del Estado mexicano en materias estratégicas. En un gobierno democrático es necesario que las autoridades en todos los órdenes de gobierno actúen con estricto apego a la ley, privilegiando el interés colectivo y la coordinación institucional sobre la discrecionalidad y la creación de barreras internas que fragmenten el mercado nacional y perjudiquen a los trabajadores y consumidores.

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal es clara al establecer las competencias exclusivas de la Federación. Su artículo 5o, fracción IV, atribuye a la SICT la facultad de expedir, negar, suspender, revocar y, en general, autorizar los permisos para la prestación del servicio público de autotransporte federal en sus distintas modalidades, incluido el transporte de pasajeros en sus diversas categorías. Asimismo, el artículo 7o define al autotransporte federal como el servicio de transporte que se presta en caminos y puentes de jurisdicción federal, o que teniendo su origen y destino dentro de una misma entidad federativa, cruce por otro estado o por un punto fronterizo, o bien, que se realice entre dos o más entidades federativas. El transporte turístico en Baja California Sur, especialmente el que realiza circuitos desde y hacia el Aeropuerto Internacional de Los Cabos, uno de los más transitados del país, o que conecta los destinos de Cabo San Lucas y San José del Cabo con otros estados, cae inequívocamente dentro de esta definición y, por tanto, bajo la esfera de regulación federal. Por su parte, la Ley de Aeropuertos, en su artículo 3o, fracción XVI, define a los “servicios de transporte terrestre” dentro del ámbito de los aeropuertos, sujetándose a la regulación que para el efecto emita la SICT, con el fin de garantizar la eficiencia, seguridad y adecuada prestación de los servicios complementarios al transporte aéreo. Intentar regular de manera adicional o contradictoria este servicio desde el ámbito estatal o municipal constituye

una invasión a una competencia federal expresa, generando un régimen de doble regulación que es oneroso, ineficiente y contrario al principio de seguridad jurídica.

De conformidad con la información estratégica 2025 generada por el gobierno de Baja California Sur, la derrama económica por la visita de nacional extranjeros asciende a 25,967 millones de pesos anuales¹. Este dinamismo es liderado por el destino de Los Cabos. El Aeropuerto Internacional de Los Cabos movilizó un récord de aproximadamente 7.5 millones de pasajeros en 2024². El sector transportista que atiende esta demanda masiva cuenta con una flota especializada de vehículos con permisos federales, sujetos a rigurosos controles de seguridad. La imposición de requisitos adicionales por parte del Estado, como se ha denunciado, duplica trámites y costos para los permisionarios, creando barreras de entrada artificiales que distorsionan el mercado y afectan especialmente a los pequeños y medianos empresarios del transporte, quienes son la columna vertebral de este servicio y cuyos negocios se han visto amenazados por medidas unilaterales³. Estos actos generan incertidumbre, parálisis operativa y conflictos sociales, como los registrados recientemente donde transportistas han manifestado su inconformidad ante lo que perciben como un acoso regulatorio injustificado⁴.

Es por ello que se debe de avanzar a un federalismo cooperativo y respetuoso de la ley, en el cual prevalezcan normas generales que aseguren igualdad de condiciones, libre circulación y protección de los derechos de los usuarios y trabajadores. El Plan Nacional de Desarrollo 2024-2030 enfatiza la importancia de una “infraestructura para el desarrollo” que integre al territorio nacional, lo cual es incompatible con la existencia de barreras regulatorias internas. El derecho al trabajo de los permisionarios federales no puede estar supeditado a la discrecionalidad de autoridades estatales que, actuando al margen de sus facultades, pretenden subordinar el interés nacional. La justicia social exige proteger a los pequeños y medianos transportistas de cargas administrativas injustas que merman su viabilidad.

El impacto social de estas interferencias es profundo en un estado como Baja California Sur. Cientos de familias dependen directamente de los ingresos genera-

dos por el transporte turístico. La paralización o el encarecimiento de estos servicios afecta primero a los operadores y empleados, y luego a toda la cadena de valor turística: hoteles, restaurantes, guías y comercios locales ven mermada su clientela cuando el acceso a los destinos se complica. Además, se vulnera el derecho de los turistas, a recibir un servicio seguro, eficiente y predecible. Un visitante que llega al Aeropuerto de Los Cabos y encuentra un panorama confuso de permisos en disputa experimenta una primera impresión negativa que daña la imagen de México como destino turístico de clase mundial y pone en riesgo las inversiones.

El marco normativo es contundente. La Constitución Política, en su artículo 73, otorga al Congreso de la Unión la facultad de legislar en materia de vías generales de comunicación. La de la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha sido constante al señalar que cuando existe una ley federal que regula una materia, las leyes locales no pueden contravenirla ni invadir su ámbito de aplicación, en virtud del principio de supremacía constitucional. Por tanto, cualquier acto de autoridad estatal o municipal en Baja California Sur que pretenda condicionar, restringir o impedir la operación de un vehículo con permiso federal válido es de pleno derecho inconstitucional e ilegal.

La situación actual, documentada en reportajes, evidencia un clima de tensión que requiere una solución urgente. Se han presentado casos donde autoridades estatales han intentado imponer cobros o requisitos adicionales a vehículos con permisos federales. Estas acciones generan un ambiente de hostilidad hacia la inversión y el emprendimiento. El Gobierno del estado de Baja California Sur tiene amplias facultades en materia de transporte local, planeación urbana, seguridad vial y promoción turística. En estos ámbitos, la colaboración con la Federación es deseable, pero debe darse en el respeto mutuo de competencias, no en la superposición.

En tal sentido coartar el derecho de los permisionarios federales de transporte turístico no solo es ilegal, sino que atenta contra la economía estatal, que depende críticamente del turismo, contra los derechos de trabajadores y empresarios, y contra la experiencia de los visitantes generando distorsiones artificiales del mercado.

Por lo anteriormente expuesto, se somete a consideración la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Único.- La Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión solicita respetuosamente al Gobierno del Estado de Baja California Sur, para que, en el ámbito de sus atribuciones y con estricto respeto al marco constitucional y legal, se abstenga de emitir actos, normas o disposiciones administrativas que invadan la competencia exclusiva de la Federación en materia de autotransporte federal; respete íntegramente la vigencia y efectos de los permisos federales expedidos por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para el servicio de transporte turístico; y, en consecuencia, elimine cualquier obstáculo, requisito adicional o medida que coarte o limite el derecho de los permisionarios federales a prestar sus servicios en el territorio de la entidad, particularmente en lo referente al acceso, operación y traslado de pasajeros desde y hacia el Aeropuerto Internacional de Los Cabos y demás terminales de jurisdicción federal, garantizando así la libre circulación, la seguridad jurídica y el desarrollo económico de la actividad turística en la región.

Notas:

1. https://biblioteca.setuesbcs.gob.mx/ficha/?id_pub=516
2. https://www.aeropuertosgap.com.mx/images/files/06_01_2026_PR_TRAFICO_DICIEMBRE_2025_ESP_VF.pdf
3. <https://metropolimx.com/guerra-del-transporte-turistico-estallan-bcs/>
4. <https://zetatijuana.com/2025/07/transportistas-inconformes-exigen-destitucion-de-director/>

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 10 de febrero de 2026.

Diputado Francisco Javier Borrego Adame (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE SOLICITA RESPETUOSAMENTE A LA SE PARA QUE, EN COORDINACIÓN CON LA SECRETARÍA DE ECONOMÍA E INNOVACIÓN DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA, FORTALEZCAN ACCIONES DE FOMENTO A LA PRODUCTIVIDAD, COMPETITIVIDAD Y PERMANENCIA DE LAS MICRO, PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESAS EN LA ENTIDAD, A CARGO DEL DIPUTADO FERNANDO JORGE CASTRO TRENTI, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El que suscribe, Fernando Jorge Castro Trenti, diputado integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 6 numeral I, fracción I; y 79 numeral 1, fracción II del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración de esta asamblea la siguiente proposición con punto de acuerdo, al tenor de las siguientes

Consideraciones

La entidad federativa de Baja California se caracteriza por una estructura productiva sustentada de manera preponderante en las micro, pequeñas y medianas empresas, las cuales representan más del 97% del total de unidades económicas registradas en el Estado y generan aproximadamente el 65% de los empleos formales en la región, de acuerdo con los resultados más recientes del Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas del Instituto Nacional de Estadística y Geografía correspondientes al cierre del ejercicio fiscal 2023.¹

Este segmento empresarial constituye el principal motor de dinamización del consumo interno, contribuye de manera significativa a la recaudación tributaria local mediante el pago de impuestos estatales y federales, y desempeña un papel fundamental en la estabilidad social al proveer oportunidades de empleo digno que permiten la movilidad económica de las familias bajacalifornianas, especialmente en municipios con vocación comercial y de servicios como Tijuana, Mexicali, Ensenada y Tecate.²

La relevancia estructural de las MIPYMES trasciende el ámbito económico, toda vez que su operación continua garantiza la cohesión del tejido productivo regional, reduce la vulnerabilidad ante choques externos derivados de la dependencia de sectores exportadores y fortalece la capacidad de respuesta del aparato pro-

ductivo estatal frente a crisis económicas de alcance nacional o global.

Sin embargo, durante el período comprendido entre 2023 y 2025, el entorno operativo para las micro, pequeñas y medianas empresas en Baja California ha enfrentado condiciones crecientemente complejas, que han supuesto retos relevantes para su sostenibilidad financiera y para el mantenimiento de los niveles de empleo formal alcanzados en años previos.

La actividad económica del Estado ha mostrado un desempeño contenido, caracterizado por avances de corto plazo de baja magnitud. De acuerdo con el Indicador Trimestral de la Actividad Económica Estatal del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, en el segundo trimestre de 2025 Baja California registró una variación positiva de 0.4% respecto al trimestre inmediato anterior; no obstante, presentó una contracción anual de 1.0% en comparación con el mismo periodo del año previo. Este comportamiento es consistente con un entorno de crecimiento moderado y aún frágil, que ha incidido en la dinámica de la demanda interna y ha acotado las oportunidades de expansión para los negocios de menor escala.³

Paralelamente, los costos operativos han registrado incrementos sostenidos en rubros esenciales como el suministro eléctrico comercial e industrial, cuyas tarifas ajustadas por la Comisión Federal de Electricidad presentaron alzas acumuladas superiores al 15% en términos reales entre enero de 2023 y septiembre de 2024, así como en los precios de arrendamiento de locales comerciales en zonas urbanas de alta densidad poblacional, que registraron incrementos promedio del 12% en el mismo lapso según reportes de cámaras empresariales locales.⁴ Adicionalmente, el contexto fronterizo de Baja California genera presiones competitivas específicas derivadas de la proximidad con el mercado estadounidense, donde las empresas enfrentan no solamente la competencia de productos y servicios importados con costos menores, sino también la migración de capital humano calificado hacia empleos mejor remunerados en California, lo cual incrementa la presión salarial y reduce la capacidad de retención de talento por parte de las empresas locales.

En este marco, se ha observado un incremento en el cierre de establecimientos mercantiles formales en la Entidad, tendencia que refleja las dificultades que en-

frentan diversas micro, pequeñas y medianas empresas para sostener sus operaciones frente a un entorno económico y competitivo particularmente exigente, y que pone de relieve la necesidad de revisar y fortalecer los mecanismos de apoyo y acompañamiento productivo existentes.

El análisis del padrón de patrones registrados ante el Instituto Mexicano del Seguro Social muestra que, entre enero de 2024⁵ y diciembre de 2025⁶, el Estado de Baja California perdió 4,554 registros patronales, al pasar de 44,355 a 39,801 patrones formales, lo que representa una contracción acumulada superior al diez por ciento del total inicial. Esta reducción se presenta de manera sostenida durante dos años consecutivos, sin que se observe un proceso de recuperación del padrón, lo que permite descartar que se trate de una fluctuación coyuntural y apunta a un debilitamiento persistente del tejido productivo formal en la Entidad.

La contracción del padrón patronal se concentra de manera predominante en los micro y pequeños empleadores, particularmente en aquellos con hasta cinco trabajadores, segmento que explica la mayor parte de la pérdida observada. Dado que este estrato corresponde mayoritariamente a unidades económicas de carácter familiar, comercial y de servicios, la disminución registrada resulta consistente con un proceso de cierre de negocios o salida de establecimientos del ámbito formal, más que con simples reconfiguraciones administrativas o ajustes estadísticos.

Desde una perspectiva sectorial, los datos desagregados del Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE)⁷ indican que los sectores económicos más afectados corresponden principalmente al comercio al por menor de productos no alimenticios, los servicios de alojamiento temporal y preparación de alimentos, los servicios personales y de reparación, así como el comercio al por menor de abarrotes y alimentos, los cuales concentran más del 60 % de los cierres registrados. Se trata de actividades intensivas en mano de obra y altamente dependientes del consumo local, lo que incrementa su vulnerabilidad frente a entornos económicos adversos.

En términos de distribución territorial, los municipios de Tijuana y Mexicali concentran aproximadamente el 70 % del total de cierres⁸, lo que resulta congruente con su mayor densidad empresarial y su peso relativo

en la economía estatal. Sin embargo, al analizar el impacto en términos proporcionales, el fenómeno resulta más severo en municipios con menor dinamismo económico, como Tecate y Playas de Rosarito, donde el cierre de un número menor de establecimientos implica una pérdida porcentual más significativa de la base empresarial local, con efectos potencialmente más profundos sobre la estructura productiva y el mercado laboral regional.

Uno de los efectos más visibles asociados a este proceso de cierre de negocios es la reducción de fuentes de empleo formal, así como las presiones que ello genera sobre las condiciones laborales y los niveles de ingreso de las familias bajacalifornianas. Considerando que cada establecimiento formal que cesa operaciones genera, en promedio, la pérdida de entre tres y ocho puestos de trabajo, dependiendo de su tamaño y giro, la reducción del padrón patronal observada en el periodo analizado implica la desaparición de miles de plazas laborales formales en la Entidad⁹, con efectos acumulativos sobre el empleo y la estabilidad económica de los hogares.

Esta dinámica incide de manera directa en la configuración del mercado laboral, al reducir las oportunidades de inserción en empleos formales y acentuar un entorno de mayor competencia por las vacantes disponibles, particularmente para trabajadores con menor nivel de especialización o inserción sectorial limitada.

Más allá de los indicadores de empleo formal, el cierre de negocios registrados genera un riesgo latente de expansión de la informalidad laboral, en la medida en que una proporción relevante de los trabajadores desplazados recurre a actividades económicas no registradas ante las autoridades fiscales o de seguridad social como mecanismo inmediato de subsistencia. Este proceso conlleva una menor cobertura de protección social, limita el acceso efectivo a servicios de salud institucionalizados y reduce la base contributiva, profundizando los desafíos estructurales tanto del mercado laboral como de las finanzas públicas.

La afectación directa a los ingresos familiares derivada de la pérdida de empleos formales se traduce en una reducción del poder adquisitivo de los hogares bajacalifornianos, con efectos multiplicadores negativos sobre el consumo local que retroalimentan el ciclo de contracción económica y limitan las perspectivas de

recuperación del tejido empresarial en el corto plazo, configurando así un escenario de vulnerabilidad estructural que requiere atención prioritaria por parte de las autoridades estatales competentes en materia de política económica y desarrollo productivo.

Por otra parte, el empleo formal representa uno de los principales mecanismos de inclusión económica y de generación de bienestar social. Desde el punto de vista de la política económica, los costos asociados a la contratación laboral constituyen un factor determinante en la toma de decisiones de las empresas, especialmente en sectores intensivos en mano de obra. Los impuestos vinculados a la nómina forman parte de estos costos estructurales y, por su naturaleza, inciden directamente en el mantenimiento y expansión del empleo formal.¹⁰

La información más reciente del Instituto Nacional de Estadística y Geografía confirma que las micro y pequeñas empresas concentran la mayoría de las unidades económicas del país y generan una proporción significativa del empleo formal. Este segmento empresarial se caracteriza por operar con márgenes financieros limitados y por una alta sensibilidad a variaciones en sus costos operativos, lo que vuelve especialmente relevante la construcción de entornos económicos que favorezcan su continuidad y fortalecimiento.

Desde una perspectiva comparada, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos ha señalado que los costos asociados al trabajo deben evaluarse considerando su impacto en la formalización laboral y en la competitividad de las empresas¹¹. Los países con mercados laborales más dinámicos suelen acompañar este tipo de gravámenes con políticas complementarias que fortalecen la productividad y reducen la informalidad, contribuyendo así a un crecimiento económico más equilibrado.¹²

El análisis del empleo formal y de su contribución al desarrollo económico no se limita a una dimensión recaudatoria, sino que se inserta en una visión más amplia de estabilidad laboral, fortalecimiento del mercado interno y sostenibilidad de las finanzas públicas. La evidencia empírica muestra que un mercado laboral formal sólido tiende a generar mayor certidumbre económica, impulsar el consumo y favorecer la inversión productiva.

La Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE) publicada en 2024, confirma que los incrementos en el empleo formal tienden a reflejarse en una mayor estabilidad del mercado interno, fortaleciendo sectores como comercio, servicios y manufacturas. Esta interacción genera un círculo virtuoso que impulsa la producción, la inversión y el empleo indirecto.¹³

Asimismo, la permanencia de las unidades productivas, especialmente de menor tamaño, tiene efectos favorables sobre la cohesión económica local. La continuidad de estas empresas preserva empleos directos e indirectos, fortalece las cadenas de valor regionales y reduce los costos sociales asociados al cierre de negocios.

Por otra parte, la competitividad regional se sustenta en la capacidad de los territorios para ofrecer condiciones propicias para la inversión productiva, la generación de empleo y la innovación. En entidades con alta integración económica y vocación exportadora, como Baja California, la estabilidad y previsibilidad del entorno económico, fiscal e institucional constituyen factores clave para mantener su atractivo como destino de inversión y para consolidar un crecimiento sostenible de largo plazo.

En regiones con alta integración económica y vocación exportadora, la estabilidad y previsibilidad del marco fiscal como lo es en Baja California y sus municipios adquieren especial relevancia. La información de la Secretaría de Economía y del Gobierno del estado de Baja California indica que la Entidad se mantiene entre las principales receptoras de inversión en la región norte del país, particularmente en actividades manufactureras y de exportación, impulsadas por su ubicación fronteriza y su integración a cadenas productivas internacionales.¹⁴

La competitividad de Baja California se sustenta en una combinación de infraestructura industrial y logística, una elevada participación del sector manufacturero en la economía estatal y una fuerza laboral especializada, especialmente en industrias como dispositivos médicos, electrónica y equipo de transporte. Estos factores han permitido sostener un desempeño económico estable y una participación relevante en el comercio exterior nacional.¹⁵

La coordinación entre el gobierno estatal, los municipios y la federación ha contribuido a generar certi-

dumbre para el sector productivo, fortaleciendo la permanencia de las empresas y la continuidad del empleo formal en la Entidad.

De igual forma, las experiencias internacionales recientes aportan elementos útiles para el diseño de políticas públicas orientadas a la protección del empleo y la continuidad de las actividades productivas. Organismos internacionales han documentado que, durante periodos de desaceleración económica, diversos países implementaron medidas temporales de apoyo a las empresas condicionadas a la conservación del empleo, lo que permitió contener despidos y facilitar la recuperación de los mercados laborales, particularmente en sectores intensivos en mano de obra.¹⁶

En este sentido, la política económica contemporánea reconoce la importancia de contar con instrumentos que permitan anticipar riesgos económicos, fortalecer la base productiva y preservar el empleo formal. La intervención pública, cuando se sustenta en evidencia empírica y en una visión de mediano y largo plazo, contribuye a reducir los costos económicos y sociales asociados a ciclos adversos.

La situación económica que enfrenta Baja California presenta características estructurales que requieren atención prioritaria desde la política pública. El cierre sostenido de negocios en la Entidad, particularmente de pequeños comercios y emprendimientos emergentes, no solo refleja un entorno económico adverso, sino que pone de manifiesto la fragilidad de amplios segmentos del aparato productivo local. El cierre de establecimientos constituye una señal de alerta para la economía estatal, debido a su impacto directo en la generación de empleo, el ingreso de los hogares y el dinamismo productivo.

Este fenómeno se ve agravado por un contexto de alta presión operativa para las empresas, derivada de factores regulatorios, administrativos y de costos que limitan su capacidad de adaptación. Tales condiciones reducen la competitividad de la Entidad frente a otras regiones y restringen la posibilidad de sostener y crear empleos formales. De mantenerse esta tendencia sin una intervención integral, las consecuencias económicas y sociales podrían profundizarse, incrementando la informalidad laboral, deteriorando el bienestar social y contrayendo de manera persistente el mercado interno.

Las proyecciones de pérdida acumulada de empleos formales dimensionan el impacto humano y social del problema. Esta reducción de ingresos laborales afecta de manera directa el poder adquisitivo de las familias, presiona el costo de vida y tiende a profundizar desigualdades en la región.

Ante este escenario, resulta indispensable impulsar una revisión integral de las políticas públicas orientadas al fortalecimiento del tejido empresarial y la preservación del empleo formal, con especial énfasis en las micro, pequeñas y medianas empresas. La implementación de esquemas de apoyo focalizados, acompañados de mecanismos de evaluación permanente, permitirá asegurar que las medidas adoptadas sean efectivas, temporales y ajustables a la evolución de la situación económica.

La complejidad del problema demanda una coordinación estrecha entre el Poder Legislativo, el Ejecutivo estatal, los gobiernos municipales y el sector productivo. Solo mediante una acción conjunta, basada en evidencia técnica y en la experiencia operativa de los actores económicos, será posible diseñar e implementar soluciones que protejan el empleo, fortalezcan la competitividad del Estado y contribuyan a la estabilidad económica y social de Baja California.

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

Punto de Acuerdo

Primero.- La Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión solicita respetuosamente a la Secretaría de Economía para que, en coordinación con la Secretaría de Economía e Innovación del Estado de Baja California, fortalezca y profundice acciones conjuntas de fomento económico orientadas a impulsar la productividad, la competitividad y la consolidación de las micro, pequeñas y medianas empresas en la Entidad, a fin de contribuir a su viabilidad, permanencia en los mercados y a la generación y conservación del empleo formal.

Segundo.- La Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión solicita respetuosamente a la Secretaría de Economía y a la Secretaría de Economía e Innovación del Estado de Baja California a instalar mesas de trabajo permanentes con cámaras empresariales, organis-

mos representativos del sector productivo y organizaciones empresariales locales, con el objeto de identificar problemáticas específicas, proponer medidas de mejora regulatoria, diseñar acciones de apoyo sectorial y dar seguimiento a las políticas de fomento económico dirigidas a las micro, pequeñas y medianas empresas.

Notas:

1. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2024). Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE) 01/2024. INEGI. <https://www.inegi.org.mx/app/mapa/denue/default.aspx>
2. Secretaría de Economía. (2023). Diagnóstico del ecosistema emprendedor en Baja California 2023. Subsecretaría de Competitividad y Normatividad. <https://www.gob.mx/se/documentos/diagnostico-estatal-baja-california>
3. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2024). Indicador Trimestral de la Actividad Económica Estatal (ITAE) por entidad federativa, series desestacionalizadas. INEGI. <https://www.inegi.org.mx/temas/itae/>
4. Comisión Federal de Electricidad. (2024). Tarifas autorizadas para el suministro y venta de energía eléctrica 2023-2024. CFE. <https://app.cfe.mx/Aplicaciones/CCFE/Tarifas/TarifasCRECasa/Tarifas/>
5. Instituto Mexicano del Seguro Social. (2026). Puestos de trabajo afiliados al IMSS: Información mensual por entidad federativa 2024. IMSS. <http://www.imss.gob.mx/conoce-al-imss/cubos>
6. Instituto Mexicano del Seguro Social. (2026). Puestos de trabajo afiliados al IMSS: Información mensual por entidad federativa enero-junio 2025. IMSS. <http://www.imss.gob.mx/conoce-al-imss/cubos>
7. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2025). Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE). <https://www.inegi.org.mx/app/descarga/default.html>
8. Cálculo propio a partir de la participación municipal en registros del IMSS y unidades del DENUE.
9. Secretaría del Trabajo y Previsión Social. (2023). Estadísticas del sector laboral: Promedio de trabajadores por tamaño de establecimiento en sectores comercio y servicios. STPS. <https://www.gob.mx/stps/documentos/estadisticas-del-sector-laboral>

10. INEGI (2025), Demografía de los Negocios 2019-2023. <https://www.inegi.org.mx/programas/dn/>

11. OCDE (2025). Elaborar una estrategia integral para fomentar la formalización. https://www.oecd.org/en/publications/oecd-economic-surveys-argentina-2025_27dd6e27-en/full-report/devising-a-comprehensive-strategy-to-foster-formalisation_a2bd1fe7.html

12. OCDE (2025). Taxing Wages 2024. <https://www.oecd.org/tax/tax-policy/taxing-wages/>

13.

14. Secretaría de Economía e Innovación de Baja California. (2024). Estrategia estatal de atracción y retención de inversiones. <https://www.bajacalifornia.gob.mx/sei/>

15. Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2023). Programa de la Industria: <https://www.inegi.org.mx/programas/immex/>

16. Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) (2021). Job Retention Schemes during the COVID-19 Pandemic: Lessons from OECD Countries.. <https://www.oecd.org/employment/job-retention-schemes-during-the-covid-19-pandemic.htm>

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 10 de febrero de 2026.

Diputado Fernando Castro Trenti (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE SOLICITA RES-PETUOSAMENTE A LAS INSTITUCIONES PÚBLICAS DEL SNS QUE IMPLEMENTEN ACCIONES PARA GARANTIZAR EL AC-CESO EQUITATIVO Y OPORTUNO AL DIAGNÓSTICO, LA ATENCIÓN INTEGRAL Y LOS TRATAMIENTOS INNOVADORES PARA LAS PERSONAS QUE VIVEN CON EPILEPSIAS DE DIFÍCIL CONTROL, EN PARTICULAR AQUELLAS DE BAJA PREVA-LENCIA, COMO EL SÍNDROME DE LENNOX-GASTAUT Y EL SÍNDROME DE DRAVET, ASÍ COMO PARA SUS FAMILIAS Y PERSONAS CUIDADORAS, A CARGO DE LA DIPUTADA MÓNICA HERRERA VILLAVICENCIO, DEL GRUPO PARLAMEN-TARIO DE MORENA

La que suscribe, diputada Mónica Herrera Villavicen-cio integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados, con fundamento en el artículo 6, numeral 1, fracción I, y en el artículo 79, numeral 1, fracción II, y numeral 2, fracciones I y II del Reglamento de la Cámara de Di-putados, somete a consideración de esta asamblea, la siguiente proposición con punto de acuerdo basado en lo siguiente

Planteamiento del problema

La epilepsia es un trastorno neurológico crónico que afecta a millones de personas en el mundo y a cientos de miles en México, impactando de manera directa la salud, la autonomía, la educación, el empleo y la cali-dad de vida de quienes la padecen.

A pesar de los avances científicos y médicos registra-dos en las últimas décadas, el acceso efectivo a diag-nósticos oportunos, tratamientos innovadores, tecno-logías médicas especializadas y medicamentos de última generación continúa siendo limitado, desigual y, en muchos casos, inexistente dentro del Sistema Na-cional de Salud.

En México, la atención a la epilepsia se encuentra ma-yormente centrada en esquemas terapéuticos tradicio-nales, que no siempre resultan eficaces para todos los pacientes, particularmente para quienes presentan epi-lepsia farmacorresistente.

La falta de incorporación sistemática de nuevas técni-cas —como la neuroestimulación, cirugía especializa-da, monitoreo avanzado, terapias personalizadas y me-dicamentos innovadores— genera que miles de personas permanezcan con crisis no controladas, con

consecuencias que van desde la deserción escolar y laboral hasta la exclusión social, el estigma y el deterioro progresivo de la salud.

A ello se suma la ausencia de un marco normativo claro que invite al Estado mexicano a promover, actualizar y garantizar el acceso equitativo a estas nuevas alternativas terapéuticas dentro de las instituciones públicas de salud. Esta omisión provoca brechas entre regiones, entre instituciones y entre quienes pueden pagar atención privada y quienes dependen exclusivamente del sistema público. En consecuencia, se vulneran derechos fundamentales como el derecho a la protección de la salud, a la igualdad, a la no discriminación y al desarrollo integral de las personas con epilepsia.

Por lo anterior, resulta indispensable impulsar una iniciativa de ley que fortalezca la política pública en materia de epilepsia, incorporando la innovación médica, la actualización tecnológica, la capacitación especializada del personal de salud y la cobertura de nuevos tratamientos dentro del Sistema Nacional de Salud, con el objetivo de garantizar una atención integral, digna, oportuna y eficaz para todas las personas que viven con esta condición en México.

Consideraciones

El Día Internacional de la Epilepsia es una iniciativa de concienciación que busca aumentar la comprensión sobre la epilepsia y combatir el estigma, visibilizar la experiencia vivida y abogar por un mejor apoyo, tratamiento e inclusión.¹ Aproximadamente 50 millones de personas en el mundo viven con epilepsia;² por ello, es urgente poner el foco en esta condición, particularmente en las **Epilepsias de Dificil Control** (EDC), que inician en la infancia, como el Síndrome de *Dravet* y el Síndrome de *Lennox-Gastaut*, son condiciones neurológicas graves, raras y de alto impacto. Estas epilepsias afectan el desarrollo cognitivo, motor y conductual de las y los pacientes desde etapas muy tempranas.³

Diversas EDC forman parte del grupo de **enfermedades de baja prevalencia**, lo que implica retos adicionales como retrasos diagnósticos, falta de especialistas, acceso limitado a estudios especializados y barreras para recibir tratamientos innovadores. Acciones fundamentales fundamental para mejorar la cali-

dad de vida de quienes viven con ellas y de sus familias.

El **Síndrome de Dravet** es una forma rara de epilepsia de difícil control que afecta aproximadamente a uno de cada 20 mil recién nacidos. Suele comenzar entre los 4 y 12 meses de vida en bebés que, hasta entonces, se desarrollaban con normalidad. En el 80% de los casos, está asociado a mutaciones en el gen SCN1A, aunque en el resto la causa aún no ha sido identificada. Esta condición se manifiesta con crisis convulsivas frecuentes y resistentes al tratamiento, que con el tiempo impactan el desarrollo cognitivo de quienes la padecen.⁴

Por otro parte, el **Síndrome de Lennox-Gastaut** es una forma de epilepsia rara y de difícil control que suele manifestarse en la primera infancia, generalmente antes de los 4 años de edad;⁵ afecta entre 1 y 3 personas por cada millón de habitantes al año.⁶ Se caracteriza por tres señales principales que incluyen múltiples tipos de convulsiones, deterioro cognitivo/retraso en el desarrollo y un patrón específico de ondas cerebrales que se observa en los electroencefalogramas.⁷

En este sentido, el **diagnóstico oportuno** es clave para mejorar la calidad de vida de las niñas y los niños con *Epilepsias de Dificil Control*, quienes experimentan espasmos, caídas súbitas, rigidez corporal o sacudidas involuntarias múltiples veces al día.⁸ Por ello, requieren de una **atención con abordaje integral y multidisciplinario** con atención neurológica especializada, que combine medicamentos, terapias físicas y ocupacionales, intervenciones conductuales y apoyo psicosocial, adaptado a cada paciente.⁹

Aunque las EPC no tiene cura, existen **tratamientos innovadores** que han demostrado reducir de manera significativa la frecuencia e intensidad de las crisis, mejorar la estabilidad clínica y contribuir a una mejor calidad de vida; sin embargo, su acceso oportuno es limitado para muchas personas.

Las *Epilepsias de Dificil Control* no se limitan al ámbito clínico, sino que genera una sobrecarga emocional, física y económica para las familias y personas cuidadoras, quienes frecuentemente deben modificar o abandonar sus actividades laborales y enfrentar altos costos asociados a la atención médica.¹⁰

Por todo lo anterior y con base en el trabajo conjunto que las organizaciones civiles han realizado en beneficio de los pacientes y familias que viven con *Epilepsias de Difícil Control*, resulta imperativo transitar de la visibilización a la acción, de modo que es necesario que el Sistema Nacional de Salud garantice un abordaje integral que elimine las barreras para el diagnóstico temprano y asegure el acceso oportuno a terapias innovadoras, reconociendo que la intervención oportuna en la infancia es una vía fundamental para mejorar el pronóstico de vida, a fin de proteger el derecho a la salud y mejorar la calidad de vida de los pacientes, sus familias y quienes les brindan cuidados, por ello someto a la consideración de esta soberanía el siguiente

Punto de Acuerdo

Único. La Cámara de Diputados solicita respetuosamente a las instituciones públicas del Sistema Nacional de Salud que implementen acciones para garantizar el acceso equitativo y oportuno al diagnóstico, la atención integral y los tratamientos innovadores para las personas que viven con Epilepsias de Difícil Control, en particular aquellas de baja prevalencia, como el Síndrome de *Lennox - Gastaut* y el Síndrome de *Dravet*, así como para sus familias y personas cuidadoras.

Notas:

1. International Epilepsy Day. About International Epilepsy Day. Disponible en: https://internationalepilepsyday-org.translate.google/?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=es&_x_tr_hl=es&_x_tr_pto=tc

2. Ibid.

3. Epilepsy Foundation (2024). Developmental and Epileptic Encephalopathy. Disponible en: <https://www.epilepsy.com/what-is-epilepsy/syndromes/developmental-and-epileptic-encephalopathy>

4. Fundación Síndrome de Dravet (2025). ¿Qué es el síndrome de Dravet?. Disponible en: <https://dravetfoundation.eu/sobre-dravet/>

5. National Institute of Neurological Disorders and Stroke. What is Lennox-Gastaut syndrome?. Disponible en: <https://www.ninds.nih.gov/health-information/disorders/lennox-gastaut-syndrome>

6. Orphanet. Síndrome de Lennox-Gastaut. Definición de la enfermedad (2023). Disponible en: <http://orpha.net/es/disease/detail/2382>

7. Vivir con Epilepsia (Noviembre, 2025). ¿Qué es el Síndrome de Lennox-Gastaut?. Disponible en: <https://vivirconeepilepsia.es/recursos/guia-sindrome-lennox-gastaut#:~:text=Las%20personas%20con%20SLG%20experimentan%20cambios%20en,impactando%20significativamente%20en%20la%20calidad%20de%20vida.>

8. Epilepsy Foundation. Ibid.

9. Ibid.

10. UCB Cares (2026). Impacto sobre los padres y cuidadores. Disponible en: <https://ucbcares.es/pacientes/epilepsia/es/content/178020654/impacto-padres-cuidadores-lennox-gastaut>

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, sede de la Cámara de Diputados a 10 de febrero de 2026

Diputada Mónica Herrera Villavicencio (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/>