

CONTENIDO

Iniciativas

- 4** Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley Federal de Sanidad Animal, en materia de trazabilidad y seguridad nacional zoonosaria, a cargo de la diputada Juana Acosta Trujillo, del Grupo Parlamentario de Morena
- 6** Que adiciona un artículo 202 Ter al Código Penal Federal, en materia de violencia sexual digital contra niñas, niños y adolescentes, a cargo de la diputada Rosa Margarita Graniel Zenteno, del Grupo Parlamentario de Morena
- 10** Que adiciona el artículo 58 Bis a la Ley Federal de Protección al Consumidor; el artículo 144 Bis a la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente; y la fracción XI al artículo 25 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, en materia de incentivos al consumo sustentable y protección contra prácticas comerciales abusivas, a cargo de la diputada Juana Acosta Trujillo, del Grupo Parlamentario de Morena
- 19** De decreto por el que se declara el 29 de septiembre de cada año como “Día Nacional de las y los Policías”, a cargo de la diputada Juana Acosta Trujillo, del Grupo Parlamentario de Morena
- 22** Que reforma diversas disposiciones de la Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores y del Código Civil Federal, en materia de protección patrimonial del adulto mayor, a cargo del diputado Bruno Blancas Mercado, del Grupo Parlamentario de Morena
- 26** Que adiciona una fracción XIV al Apartado A del artículo 2o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia del derecho permanente a la representación política de los pueblos y comunidades indígenas y afromexicanas, a cargo de la diputada Rosario del Carmen Moreno Villatoro, del Grupo Parlamentario de Morena
- 29** Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Fomento para la Lectura y el Libro, a cargo de la diputada Naty Poob Pijy Jiménez Vásquez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 35** Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley Federal para el Fomento de la Microindustria y la Acti-

Pase a la página 2

Anexo II-1-1

Miércoles 2 de septiembre

vidad Artesanal, a cargo de la diputada Naty Poob Pijy Jiménez Vásquez, del Grupo Parlamentario de Morena

- 40** Que adiciona diversas disposiciones al artículo 61 de la Ley General del Sistema Nacional de Seguridad Pública, para fortalecer el régimen de seguridad social del personal de seguridad pública mediante la creación de esquemas de becas educativas para sus hijas e hijos, así como coberturas complementarias para sus familias o personas beneficiarias en caso de fallecimiento o incapacidad total o permanente derivada del cumplimiento de sus funciones, a cargo de la diputada Jessica Saiden Quiroz, del Grupo Parlamentario de Morena
- 46** Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 53** Que adiciona el artículo 50 Bis de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, en materia de salvaguardar su vida al transitar por las carreteras del país, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 58** Que adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Salud, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 64** Que adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 69** Que reforma la fracción VIII del artículo 208 de la Ley del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado, en materia de salvaguardar la vida de los trabajadores del estado que transitan por las carreteras del país, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 74** Que reforma la fracción IX del artículo 251 de la Ley del Seguro Social, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 80** Que adiciona diversas disposiciones de la Ley Federal del Trabajo, en materia de salvaguardar la vida de las y los trabajadores que transitan por las carreteras del país, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 85** Que adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Protección Civil, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 91** Que adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 96** Que adiciona un Título Vigésimo Séptimo al Código Penal Federal, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 102** Que reforma la fracción VI del artículo 2o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de actualización de terminología, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 105** Que reforma el artículo 74 Bis de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de actualización de terminología, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 109** Que reforma el artículo 74 Ter de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de actualización de terminología y condiciones mínimas de seguridad, a cargo del diputado Leoncio

Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena

- 113** Que adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Salud, en materia de reconocimiento de la sal artesanal, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 117** Que reforma el artículo 2o. de la Ley del Servicio Postal Mexicano, en materia de armonización normativa y actualización institucional, para cambia la referencia de Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 120** Que reforma el artículo 2o. de la Ley del Servicio Postal Mexicano, para especificar que el Servicio Postal Mexicano también es conocido comercial e institucionalmente como Correos de México, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 122** Que reforma la fracción VI del artículo 282 de la Ley Federal de Derechos, en materia de uso, aprovechamiento y descarga de aguas nacionales para la acuacultura y la camaronicultura, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 130** Que reforma las fracciones III y IV del artículo 63 de la Ley General de Turismo, en materia de sustentabilidad y eficiencia energética en el sector turístico, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 136** Que reforma la fracción XIX del artículo 3o. de la Ley General de Turismo, en materia de uso responsable y eficiente del agua en la actividad turística, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 141** Que adiciona el artículo 15 de la Ley General de Turismo, en materia de promoción de artesanías y fortalecimiento de las economías locales, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 148** Que reforma el artículo 22 de la Ley General de Vida Silvestre, en materia de armonización normativa y actualización institucional, a cargo del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena

Iniciativas

QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY FEDERAL DE SANIDAD ANIMAL, EN MATERIA DE TRAZABILIDAD Y SEGURIDAD NACIONAL ZOOSANITARIA, A CARGO DE LA DIPUTADA JUANA ACOSTA TRUJILLO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

Quien suscribe, Juana Acosta Trujillo, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto, por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Federal de Sanidad Animal, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

I. Planteamiento del problema: la vulnerabilidad del sistema de trazabilidad actual

El sector pecuario nacional es un pilar estratégico de la economía y la soberanía alimentaria de México. Para proteger este patrimonio, se implementó el Sistema Nacional de Identificación Individual de Ganado, cuyo fin primordial es garantizar la trazabilidad sanitaria¹. Sin embargo, la realidad operativa ha rebasado la normatividad. La falta de controles y sanciones estrictas ha permitido el florecimiento de un mercado negro de dispositivos de identificación (aretas)².

Esta vulnerabilidad no es solo administrativa; es el motor logístico del abigeato y el “lavado” de ganado, permitiendo que semovientes robados o introducidos de contrabando sean legalizados mediante dispositivos oficiales obtenidos ilícitamente, vulnerando la seguridad patrimonial de los productores³, lo que más que una falta administrativa debería constituir un tipo penal.

II. Impacto zoosanitario

La incapacidad de garantizar la procedencia exacta de los semovientes pone en riesgo inminente el estatus zoosanitario de México ante socios comerciales.

Sanciones más duras y aplicadas adecuadamente evitarían que las personas tengan incentivos para tratar de engañar sobre el origen de las cabezas de ganado, lo que permitiría aplicar mecanismos de **regionalización o cuarentenas quirúrgicas**. Al demostrar fehacientemente el origen, tránsito y destino de cada animal, el Estado mexicano puede proteger las exportaciones de las zonas libres de riesgo y encapsular cualquier amenaza sanitaria en horas, evitando embargos nacionales catastróficos.

III. Impacto económico y social: el costo de la inacción

La ausencia de esta reforma conlleva riesgo de alto impacto para la economía:

2. Impacto en productores: México exporta anualmente más de 1.2 millones de cabezas de ganado con un valor superior a los **mil 500 millones de dólares**⁴. Un embargo sanitario desplomaría los precios domésticos hasta en un 40 por ciento por sobreoferta, provocando la quiebra técnica de miles de Unidades de Producción Pecuaria⁵.

2. Impacto en consumidores: La desarticulación de la industria derivaría en volatilidad inflacionaria y encarecimiento de las fuentes de proteína básica para las familias mexicanas.

3. Fugas en el erario: La opacidad en los registros permite la existencia de “inventarios fantasma”, desviando subsidios y apoyos que deben llegar a los verdaderos productores.⁶

IV. Objeto de la iniciativa: trazabilidad como seguridad nacional sanitaria

La presente iniciativa propone una reforma integral a la Ley Federal de Sanidad Animal para generar un régimen punitivo disuasorio. Para lograrlo se tipifica como delito federal, con penas de cinco a diez años de prisión, **la fabricación ilícita, el tráfico de dispositivos oficiales y su uso indebido**, castigando con mayor severidad si participan servidores públicos o si se busca ocultar el abigeato.

V. Análisis de impacto presupuestario: una inversión estratégica

La iniciativa **no genera un impacto presupuestario negativo ni requiere de la asignación de partidas extraordinarias.**

- **Procuración e Impartición de Justicia:** La adición del artículo 175 Bis establece que las autoridades federales conocerán de estos delitos. La investigación y persecución de estas conductas (que se equiparan a la falsificación de sellos, marcas y contraseñas oficiales) se llevarán a cabo utilizando la capacidad operativa e infraestructura institucional ya instalada de la Fiscalía General de la República y del Poder Judicial de la federación.
- **Coordinación de autoridades:** La obligación de las autoridades del fuero común de remitir el desglose correspondiente al Ministerio Público de la Federación cuando tengan conocimiento de estas conductas durante la investigación del delito de abigeato, forma parte de las facultades de colaboración jurisdiccional vigentes, por lo que no implica la creación de nuevas áreas burocráticas.

Impacto en la Ley de Ingresos de la Federación

La reforma presenta un impacto **positivo** marginal en la recaudación federal.

- El artículo 175 Bis impone consistentes en quinientas a tres mil veces el valor diario de la unidad de medida y actualización para los infractores.
- La captación de estos recursos derivará de las sentencias condenatorias dictadas por los jueces federales, ingresando directamente a las arcas de la Tesorería de la Federación.

Beneficio económico y social

Más allá del balance presupuestario gubernamental directo, la reforma funciona como un mecanismo de protección para la economía nacional mediante la disuasión de prácticas ilícitas que ponen en riesgo el estatus zosanitario.

La adición del artículo 175 Bis a la Ley Federal de Sanidad Animal es una medida legislativa de **impacto presupuestario cero en gasto corriente y de inversión.** Su implantación se sustenta en la optimización del marco normativo penal y en la utilización de las

capacidades de procuración de justicia ya existentes en el Estado mexicano. Además, representa una medida preventiva altamente costo-efectiva frente a los riesgos económicos devastadores que conllevaría una crisis sanitaria en el sector pecuario.

Para lograr una mayor claridad se pone a disposición el siguiente cuadro comparativo:

LEY FEDERAL DE SANIDAD ANIMAL	
TEXTO VIGENTE	PROPUESTA DE LA INICIATIVA
SIN CORRELATIVO	Artículo 175 Bis.- Se impondrá una pena de cinco a diez años de prisión y multa de quinientas a tres mil veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización a quien, en afectación a las vías generales de comunicación, el comercio interestatal o internacional, o la salubridad general de la Nación: I. Fabrique, altere, clone, comercialice, adquiera o facilite dispositivos de identificación oficial ganadera sin la autorización de la Secretaría, equiparando dichas conductas al delito de falsificación de sellos, marcas y contraseñas oficiales. II. Reutilice, transfiera, deseché o haga uso indebido de los dispositivos de identificación oficial, con el propósito de evadir las normas federales de movilización, cuarentena, importación o exportación de semovientes. La pena se incrementará hasta en una mitad cuando el delito sea cometido por un servidor público, personal técnico autorizado por la Secretaría, o cuando la conducta tenga como fin ocultar el delito de abigeato o eludir controles sanitarios. Las autoridades federales conocerán de los delitos previstos en este artículo. Las autoridades del fuero común que, en la investigación del delito de abigeato o robo, tengan conocimiento de la comisión de las conductas aquí descritas, deberán remitir el desglose correspondiente al Ministerio Público de la Federación, sin perjuicio de continuar con las investigaciones de su competencia.

Por lo expuesto someto a consideración de esta asamblea la siguiente proyecto de

Decreto

Único. Se **adiciona** el artículo 175 Bis a la Ley Federal de Sanidad Animal, para quedar como sigue:

Artículo 175 Bis. Se impondrá una pena de cinco a diez años de prisión y multa de quinientas a tres mil veces el valor diario de la unidad de medida y actualización a quien, en afectación a las vías generales de comunicación, el comercio interestatal o internacional, o la salubridad general de la nación:

I. Fabrique, altere, clone, comercialice, adquiera o facilite dispositivos de identificación oficial ganadera sin la autorización de la Secretaría, equiparando dichas conductas al delito de falsificación de sellos, marcas y contraseñas oficiales.

II. Reutilice, transfiera, deseche o haga uso indebido de los dispositivos de identificación oficial, con el propósito de evadir las normas federales de movilización, cuarentena, importación o exportación de semovientes.

La pena se incrementará hasta en una mitad cuando el delito sea cometido por un servidor público, personal técnico autorizado por la secretaria, o cuando la conducta tenga como fin ocultar el delito de abigeato o eludir controles sanitarios.

Las autoridades federales conocerán de los delitos previstos en este artículo. Las autoridades del fuero común que, en la investigación del delito de abigeato o robo, tengan conocimiento de la comisión de las conductas aquí descritas, deberán remitir el desglose correspondiente al Ministerio Público de la Federación, sin perjuicio de continuar con las investigaciones de su competencia.

Transitorio

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

Notas

1 Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (2015, 29 de mayo). *Norma Oficial Mexicana NOM-001-SAG/GAN-2015, Sistema Nacional de Identificación Animal para Bovinos y Colmenas*. Diario Oficial de la Federación.

2. Martínez, J. (2022, 17 de octubre). “Venta ilegal de aretes propicia contrabando de ganado en México”, *Milenio*. Recuperado de <https://www.milenio.com/estados/venta-ilegal-aretes-propicia-contrabando-ganado-mexico>

3. Zona Docs (2022, 22 de mayo). *Cómo los aretes del mercado negro facilitan el contrabando de ganado de Centroamérica a México*. Recuperado el 21 de abril de 2026, de <https://www.zona-docs.mx/2022/05/22/como-los-aretes-del-mercado-negro-facilitan-el-contrabando-de-ganado-de-centroamerica-a-mexico/>

4 Vázquez Martínez, A. (2023, 18 de septiembre). “La exportación de ganado en pie a EU, ¿en riesgo?”, *Tierra Fértil*. Recuperado el 21 de abril de 2026, de <https://tierrafertil.com.mx/2023/09/19/la-exportacion-de-ganado-en-pie-a-ee-uu-en-riesgo/>

5 Grupo Consultor de Mercados Agrícolas (2025, 12 de noviembre). “‘Caída de superávit agroalimentario, por aranceles y cierre de EU al ganado’: especialista”, *Aristegui Noticias*. Recuperado el 21 de abril de 2026, de <https://gma.com.mx/aristegui-noticias-caida-de-superavit-agroalimentario-por-aranceles-y-cierre-de-ee-uu-al-ganado-especialista/>

6 Auditoría Superior de la Federación (2020). *Informe individual del resultado de la fiscalización superior de la Cuenta Pública 2019: Programa Crédito Ganadero a la Palabra (auditoría de desempeño 2019-0-08100-07-0273-07-001)*. Cámara de Diputados. Recuperado de https://www.asf.gob.mx/Trans/Informes/IR2019c/Documentos/Auditorias/2019_0273_a.pdf

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 2 de septiembre de 2026.

Diputada Juana Acosta Trujillo (rúbrica)

QUE ADICIONA UN ARTÍCULO 202 TER AL CÓDIGO PENAL FEDERAL, EN MATERIA DE VIOLENCIA SEXUAL DIGITAL CONTRA NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES, A CARGO DE LA DIPUTADA ROSA MARGARITA GRANIEL ZENTENO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

La que suscribe, Rosa Margarita Graniel Zenteno, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta asamblea la

presente iniciativa con proyecto de decreto, que adiciona el artículo 202 Ter al Código Penal Federal, en materia de violencia sexual digital contra niñas, niños y adolescentes, con base en la siguiente

Exposición de Motivos

La violencia sexual contra niñas, niños y adolescentes ha encontrado en los entornos digitales un nuevo espacio de reproducción y expansión. El uso masivo de redes sociales, plataformas digitales, videojuegos en línea y servicios de mensajería ha facilitado que personas adultas establezcan contacto con menores de edad con fines sexuales, produzcan y difundan material de abuso sexual infantil o los sometan a amenazas y extorsiones, generando graves afectaciones a su integridad física, emocional y psicológica.

El acceso de niñas, niños y adolescentes a las tecnologías digitales ya no es un tema de discusión: hoy es una realidad presente en la vida diaria. Cuando se utiliza de manera adecuada, puede ser una gran herramienta para apoyar a quienes viven en condiciones de desventaja, ya sea por pobreza, discapacidad, origen, género o lugar de residencia, brindándoles más oportunidades y habilidades para desarrollarse en el mundo digital.

Sin embargo, también se ha incrementado la violencia digital o ciberacoso. Amenazas, insultos, mentiras, intimidación, difusión de imágenes íntimas sin permiso, engaños, extorsiones, suplantación de identidad y robos de información son algunas de las agresiones que afectan principalmente a niñas, niños y adolescentes, generándoles miedo, daño emocional y humillación.

En México, si bien el Código Penal Federal considera delitos relacionados con la pornografía infantil y la corrupción de menores, no existe un tipo penal autónomo que reconozca y sancione de manera integral la violencia sexual digital contra niñas, niños y adolescentes, lo que genera vacíos legales, dificultades probatorias y una respuesta institucional insuficiente frente a estas conductas.

Esta omisión contraviene el principio del interés superior de la niñez, reconocido en el artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como las obligaciones del Estado mexicano derivadas de la Convención sobre los Derechos del Ni-

ño, su Protocolo Facultativo relativo a la venta de niños, la prostitución infantil y la utilización de niños en la pornografía¹, y lo establecido en la Convención sobre los Derechos del Niño, artículos 19 y 34.2

“Los datos sobre los distintos tipos de violencia contra los niños mediante el uso de la tecnología, principalmente a través de Internet, surgen del primer Estudio Nacional sobre Violencia Digital contra la Niñez, dirigido por Luis Ángel Hurtado Razo, investigador de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la UNAM”³

La violencia sexual digital no se limita a la producción de material explícito; inicia muchas veces con el contacto intencional con fines sexuales (grooming)⁴, continúa con la obtención o simulación de contenido íntimo y culmina con prácticas de extorsión, donde las víctimas son sometidas a amenazas, manipulación y revictimización constante. Estas conductas deben ser reconocidas como una forma específica de violencia sexual, con sanciones claras y proporcionales.

El pasado 22 de abril, la Suprema Corte de Justicia de la Nación declaró constitucional la Ley para la Protección del Derecho de las Infancias a una Vida Libre de Violencia cometida con Uso de Inteligencia Artificial⁵ en Zacatecas.

Por unanimidad de votos, el pleno del máximo tribunal avaló la reforma a la Ley de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes de aprobada por el Congreso de Zacatecas.

Esta decisión es fundamental, porque por primera vez en nuestro país se pone énfasis en una problemática que, muchas autoridades desconocían o en algunos casos ignoraban de su existencia o la negaban en determinado momento.

Desde una perspectiva de derechos humanos y justicia social principios fundamentales del movimiento de la Cuarta Transformación, el Estado tiene la obligación de prevenir, investigar, sancionar y erradicar todas las formas de violencia contra niñas, niños y adolescentes, especialmente aquellas que se producen en ámbitos digitales donde la impunidad suele prevalecer.

Tipificar el delito de violencia sexual digital contra niñas, niños y adolescentes, con el fin de prevenir, san-

cionar y erradicar conductas que vulneran su integridad, dignidad y desarrollo integral, garantizando el interés superior de la niñez y una vida libre de violencia en entornos digitales.

La inicia tiene un impacto positivo directo en niñas, niños y adolescentes, quienes constituyen un grupo en situación de especial vulnerabilidad frente a la violencia sexual en entornos digitales.

Diversos países han avanzado en el reconocimiento de la violencia sexual digital como delito autónomo, por ejemplo:

- **España** tipifica el *child grooming* y la pornografía infantil digital en el Código Penal en 2010, en el artículo 183 Bis.6
- **Argentina** Desde diciembre de 2013 el Código Penal establece que el grooming es un delito que puede tener una pena de prisión de 6 meses a 4 años.7
- **Chile** Desde diciembre de 2022, transmitir imágenes o audios con contenido sexual que involucre a menores de 18 años, es delito.8

Estas experiencias demuestran la necesidad de una tipificación clara, específica y acorde a la realidad digital contemporánea.

A efecto de tener mayor claridad de la reforma propuesta, se ofrece el siguiente cuadro comparativo:

Código Penal Federal

LEY VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
CAPÍTULO II Pornografía de Personas Menores de Dieciocho Años de Edad o de Personas que no tienen Capacidad para comprender el Significado del Hecho o de Personas que no tienen Capacidad para Resistirlo.	CAPÍTULO II Pornografía de Personas Menores de Dieciocho Años de Edad o de Personas que no tienen Capacidad para comprender el Significado del Hecho o de Personas que no tienen Capacidad para Resistirlo.
Artículo 202.- ...	Artículo 202.- ...
...	...
Artículo 202 BIS.-....	Artículo 202 BIS.- ...
Sin correlativo	Artículo 202 TER.- Comete el delito de violencia sexual digital contra niñas, niños y adolescentes quien, por cualquier medio electrónico, digital o tecnológico: - Establezca comunicación con una niña, niño o adolescente con fines sexuales o eróticos; - Solicite, obtenga, produzca, almacene, comparta o difunda imágenes, audios o videos de contenido sexual o íntimo de niñas, niños o adolescentes, reales o simulados; - Amenace, manipule o extorsione a una niña, niño o adolescente utilizando material obtenido por medios digitales. A quien cometa este delito se le impondrá pena de ocho a quince años de prisión y multa de mil a dos mil Unidades de Medida y Actualización. La pena establecida en el párrafo anterior aumentará hasta en una mitad cuando: - La víctima sea menor de doce años; - El delito se cometa mediante engaño, uso de identidad falsa, abuso de confianza o aprovechamiento de una relación de autoridad, parentesco, tutela, custodia, docencia o cuidado; - El responsable sea servidor público o utilice recursos, plataformas o equipos institucionales y - Exista reiteración de la conducta o pluralidad de víctimas. Además de las penas señaladas, el responsable perderá los derechos derivados de la patria potestad, tutela, curatela o cualquier otra relación de autoridad o confianza sobre la víctima, cuando corresponda.

Por lo expuesto y fundado se somete a consideración de la Cámara de Diputados el siguiente proyecto de

Decreto por el que se adiciona el artículo 202 Ter al Código Penal Federal

Único. Se adiciona el artículo 202 Ter al Código Penal Federal, para quedar como sigue:

Capítulo II

Pornografía de Personas Menores de Dieciocho Años o de Personas que no tienen Capacidad para comprender el Significado del Hecho o de Personas que no tienen Capacidad para Resistirlo

Artículo 202. ...

...

Artículo 202 BIS. ...

Artículo 202 Ter. Comete el delito de violencia sexual digital contra niñas, niños y adolescentes quien, por cualquier medio electrónico, digital o tecnológico:

a) Establezca comunicación con una niña, niño o adolescente con fines sexuales o eróticos;

b) Solicite, obtenga, produzca, almacene, comparta o difunda imágenes, audios o videos de contenido sexual o íntimo de niñas, niños o adolescentes, reales o simulados;

c) Amenace, manipule o extorsione a una niña, niño o adolescente utilizando material obtenido por medios digitales.

A quien cometa este delito se le impondrá pena de ocho a quince años de prisión y multa de mil a dos mil Unidades de Medida y Actualización.

La pena establecida en el párrafo anterior aumentará hasta en una mitad cuando:

d) La víctima sea menor de doce años;

e) El delito se cometa mediante engaño, uso de identidad falsa, abuso de confianza o aprovechamiento de una relación de autoridad, parentesco, tutela, custodia, docencia o cuidado;

f) El responsable sea servidor público o utilice recursos, plataformas o equipos institucionales y

g) Exista reiteración de la conducta o pluralidad de víctimas.

Además de las penas señaladas, el responsable perderá los derechos derivados de la patria potestad,

tutela, curatela o cualquier otra relación de autoridad o confianza sobre la víctima, cuando corresponda.

Transitorio

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

Notas

1 <https://www.ohchr.org/es/instruments-mechanisms/instruments/optional-protocol-convention-rights-child-sale-children-child>

2 <https://www.un.org/es/events/childrenday/pdf/derechos.pdf>

3 https://unamglobal.unam.mx/global_revista/violencia-digital-contra-ninos-y-adolescentes/

4 <https://www.gob.mx/profeco/articulos/grooming-y-ciberacoso-en-ninos?idiom=es>Grooming: Es cuando un adulto mediante engaños y mentiras se gana la confianza y establece algún tipo de amistad con una niña, niño o adolescente a través de Internet, ya sea vía redes sociales, aplicaciones de mensajería instantánea, correo electrónico, entre otros, con el fin de obtener imágenes o videos con connotación o actividad sexual. Estas imágenes o videos están destinados al consumo de pederastas o a redes de abuso sexual a menores con el objetivo de llevar a cabo abuso y/o explotación sexual o prostitución infantil.

5 <https://www.congresoazac.gob.mx/64/ley&cual=121>

6 <https://www.boe.es/boe/dias/2010/06/23/pdfs/BOE-A-2010-9953.pdf>

7 <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-27590-345231/texto>

8 <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1187183>

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 2 de septiembre de 2026.

Diputada Rosa Margarita Graniel Zenteno (rúbrica)

QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 58 BIS A LA LEY FEDERAL DE PROTECCIÓN AL CONSUMIDOR; EL ARTÍCULO 144 BIS A LA LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE; Y LA FRACCIÓN XI AL ARTÍCULO 25 DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA, EN MATERIA DE INCENTIVOS AL CONSUMO SUSTENTABLE Y PROTECCIÓN CONTRA PRÁCTICAS COMERCIALES ABUSIVAS, A CARGO DE LA DIPUTADA JUANA ACOSTA TRUJILLO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

La que suscribe, Juana Acosta Trujillo, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

Planteamiento del problema

Las políticas públicas enfocadas en la prohibición de los plásticos de un solo uso contribuyen a la protección medioambiental, sin embargo, le transmiten todo el costo al consumidor y le genera una carga operativa al sector comercial. Es importante mencionar que al restringir el uso de bolsas de plástico de un solo uso en los supermercados y tiendas de conveniencia, la alternativa más popular es la bolsa ecológica que puede ser reutilizada con los más diversos fines, amainando la producción y el uso de bolsas de plástico que contaminan los ecosistemas una vez que son desechadas.

Sin embargo, esta bolsa es más cara, y los proveedores le transmiten el costo de la compra a los consumidores, quienes deben siempre traerla o comprar otra, lo que no necesariamente implica una reducción en el consumo de bolsas e incrementa la demanda de un bien que es más costoso de producir por unidad en términos ecológicos.¹

El espejismo ecológico y el efecto de sustitución

El argumento de que prohibir las bolsas no reduce el plástico, sino que lo empeora, está respaldado por investigaciones económicas y ambientales de primer nivel:

- El Estudio de Rebecca Taylor (Universidad de Sídney / UC Berkeley): En su investigación *Bag 'leakage': the effect of disposable carryout bag regulations on unregulated bags* (2019),² la economista Rebecca Taylor demostró empíricamente que la prohibición de bolsas en supermercados provoca que la venta de bolsas de basura se dispare. Su estudio reveló que, tras las prohibiciones, las ventas de bolsas de basura pequeñas (de 4 galones) se incrementaron en un alarmante 120 por ciento. Dado que estas bolsas de basura suelen estar fabricadas con plásticos más gruesos, el impacto ambiental puede ser peor, ya que contaminan y tardan más en degradarse.

- Análisis de ciclo de vida (Agencia de Protección Ambiental de Dinamarca, 2018):³ un estudio oficial del Ministerio de Medio Ambiente y Alimentación de Dinamarca analizó el ciclo de vida de diversos materiales de bolsas de supermercado. La conclusión técnica fue reveladora: las bolsas de plástico ligero tienen el menor impacto ambiental global en cuanto a producción y disposición frente a otras alternativas. Además, el estudio determinó que reutilizar estas bolsas del súper como bolsas de basura en el hogar es la mejor opción ambiental, incluso mejor que el reciclaje.

El paradigma del incentivo positivo en el consumo

En ese tenor, además del incentivo del costo más alto, deben existir beneficios a los consumidores que cuenten con sus bolsas ecológicas y de hecho las reutilicen. Adicionalmente, debe haber una garantía para el consumidor a fin de que no tenga que consumir un bien a fin de poder recibir los bienes y servicios que se contratan.

Ya que transferir el costo al consumidor crea una nueva necesidad que tiene como consecuencia la creación de una línea de negocio adicional. En lugar de sustituir el insumo por uno sustentable asumiendo el costo, obligan al consumidor a comprar bolsas (usualmente rotuladas con la publicidad de la misma tienda). En otras palabras, el consumidor termina pagando por hacerle publicidad móvil al establecimiento comercial. lo cual constituye una asimetría e inequidad en la relación de consumo.

Lo anterior es así porque las políticas restrictivas de “cero plásticos”, si bien tienen buenas intenciones, se

diseñaron omitiendo la necesidad logística y humana de agrupar y transportar mercancías, particularmente aquellas pesadas o voluminosas, a menos que se pague el costo de un contenedor o se cuente con uno previamente.

Para un sector de la población, esta falta de un contenedor adecuado en el punto de venta es una simple incomodidad logística; sin embargo, para adultos mayores, personas con movilidad reducida, mujeres embarazadas o ciudadanos que dependen del transporte público, la negativa comercial a proveer un medio de transporte de mercancías se convierte en una barrera de accesibilidad severa.

Negar o dificultar el acceso a un mecanismo de carga obliga a estos consumidores a realizar esfuerzos físicos desproporcionados, incrementando el riesgo de lesiones y vulnerando su derecho a un consumo seguro y digno o a pagar para evitar esas consecuencias negativas.

Organismos internacionales como el Health and Safety Executive, de Reino Unido, y las normativas derivadas de NIOSH en Estados Unidos evalúan el riesgo de carga basándose en la postura.⁴ El HSE advierte que el riesgo de lesión muscular aumenta drásticamente si la carga no se puede mantener pegada al cuerpo, si la persona no tiene un “agarre firme” sobre el objeto, o si el centro de gravedad cambia al caminar.⁵

Sin una bolsa con asas, el consumidor no tiene un agarre adecuado y el volumen lo obliga a extender los brazos. El HSE señala que bajo condiciones desfavorables o posturas forzadas (como cargar sentado o sin buen agarre frontal), los umbrales de seguridad caen drásticamente a rangos de **tres kilogramos** para mujeres y cinco para hombres. Una compra normal supera fácilmente ese peso, forzando a la persona a salir de la “zona segura” de carga ergonómica.⁶

Transportar cosas en las manos afecta el equilibrio y anula las defensas naturales ante un tropiezo:

- **Pérdida de Puntos de Apoyo y Fracturas:** Datos clínicos, como los presentados por Foot & Ankle Associates of Maine, alertan que los supermercados y tiendas son zonas de alto riesgo de caídas para los adultos mayores debido a pisos resbaladizos y disminución de fuerza.⁷

- **La gravedad de la caída:** La geriatría establece que las caídas son la causa principal de lesiones en la cabeza y fracturas de cadera en personas mayores de 65 años. Una de las principales medidas para prevenir estas caídas es el uso de andaderas, bastones y la instalación de barandales.⁸

- **La conexión lógica para la iniciativa:** Si a un adulto mayor se le niega una bolsa y se le obliga a sostener la mercancía suelta, queda físicamente imposibilitado para usar su bastón, su andadera o para sujetarse de un barandal. Le estamos quitando su única medida de protección.

Para garantizar que se logre el objetivo de cuidar el medioambiente con la participación de todos los involucrados en las transacciones comerciales, de forma justa, equitativa y que beneficie a todos y mitigar el impacto en los bolsillos y las posibles afectaciones a la salud de las y los consumidores se propone establecer la obligatoriedad de proporcionar bolsas ecológicas con base en el volumen o peso de la compra, esta iniciativa garantiza que los establecimientos asuman su responsabilidad en la cadena de suministro hasta su fase final, asegurando que el traslado de los bienes no se convierta en una carga física discriminatoria u obstáculo insalvable para las personas más vulnerables.

Al amparo de la necesaria transición ecológica y las restricciones normativas a los plásticos de un solo uso, gran parte del sector comercial ha incurrido en una práctica que, en los hechos, constituye un abuso sistemático en perjuicio de la economía de los consumidores. La obligación original de las empresas de sustituir materiales contaminantes por alternativas sustentables fue distorsionada; en lugar de asumir el cambio como un costo operativo y de responsabilidad ambiental, los establecimientos transformaron esta restricción legal en una oportunidad para lucrar.

Cobro injustificado de contenedores para llevar a cabo una compraventa

Desde la óptica del derecho civil y la protección al consumidor, el perfeccionamiento del contrato de compraventa exige que el proveedor garantice la *tradición material* de los bienes; es decir, el comercio tiene la obligación intrínseca de entregar las mercancías en condiciones logísticas que permitan al comprador disponer de ellas y retirarlas del establecimiento de

forma segura. Al negarse a proveer un embalaje o contenedor básico gratuito, el comercio está trasladando injustificadamente un costo operativo esencial (la entrega de la mercancía) directamente al bolsillo del cliente.⁹

Esta omisión deliberada genera una coacción circunstancial. Cuando un ciudadano adquiere múltiples productos, el volumen, el peso y la gravedad anulan su libertad de elección, configurando una venta condicionada o “atada” *de facto*. El consumidor se ve físicamente obligado a comprar la bolsa reutilizable que vende el propio establecimiento como única alternativa viable para poder salir del local con sus bienes.

En el comercio al por menor, el perfeccionamiento de la compraventa requiere la entrega física del bien, de forma que el cliente pueda disponer de él. El embalaje mínimo o las facilidades para transportar lo adquirido son parte integral del servicio comercial. Al no proveer un medio gratuito para que el consumidor retire sus productos, el establecimiento está trasladando un costo operativo básico al bolsillo del cliente. Incluso en el caso de que el consumidor lleve sus bolsas, el costo operativo se le ha transferido, volviendo todo el proceso un esquema donde la única parte que colabora en el cuidado del planeta es el consumidor por la ausencia de opciones presuntamente menos amigables con el ambiente.

Aunado a esta profunda asimetría en la relación de consumo, la práctica deriva en un lucro indebido por aprovechamiento publicitario. Los contenedores y bolsas comercializadas en las líneas de caja suelen ostentar los logotipos y colores institucionales de las cadenas comerciales. Con esto, se obliga al cliente no solo a subsidiar el costo de un empaque que debió ser provisto, sino que, como dijimos más arriba, se le cobra por convertirse en un vehículo de publicidad móvil para la empresa.

Por otra parte, el marco jurídico mexicano prohíbe tajantemente que las empresas trasladen sus responsabilidades operativas al consumidor mediante tácticas de presión. El artículo 1, fracción VII, de la Ley Federal de Protección al Consumidor (LFPC) consagra como principio básico “La protección contra la publicidad engañosa y abusiva, métodos comerciales coercitivos y desleales, así como contra prácticas y cláusulas abusivas o impuestas en el abastecimiento de productos y servicios”.¹⁰

Esta directriz se materializa como una prohibición expresa en el artículo 10, párrafo segundo, del mismo ordenamiento, el cual decreta que “Los proveedores no podrán aplicar métodos o prácticas comerciales coercitivas y desleales, ni cláusulas o condiciones abusivas o impuestas en el abastecimiento de productos o servicios”.¹¹ Asimismo, el artículo 43 de la LFPC prohíbe expresamente las ventas atadas, señalando que “Tampoco podrá condicionarse la venta, adquisición o renta a la adquisición o renta de otro producto o prestación de un servicio”.¹²

A la luz de los criterios emitidos por el Poder Judicial de la Federación respecto al mandato constitucional del artículo 28 (protección al consumidor), la asimetría en la relación comercial obliga al Estado a intervenir cuando el proveedor impone barreras artificiales.¹³ La jurisprudencia y los criterios de los tribunales colegiados han establecido que las **prácticas comerciales coercitivas** se actualizan cuando el proveedor restringe, mediante acciones u omisiones, la libre determinación del consumidor, aprovechándose de su necesidad o de la falta de alternativas viables en el momento de la transacción.¹⁴

En el caso del sector *retail* y de autoservicio, la negativa deliberada a proporcionar un medio o contenedor gratuito para el retiro de las mercancías configura, de facto y de derecho, una práctica coercitiva y un condicionamiento de venta.

Cuando un ciudadano adquiere un volumen considerable de productos, las leyes de la física —el peso y la gravedad—¹⁵ anulan su capacidad de llevarse los bienes en las manos. El establecimiento comercial, al no proveer el embalaje logístico elemental para perfeccionar la entrega de la compra, crea una imposibilidad material. En ese preciso momento, el consumidor es coaccionado por las circunstancias impuestas por la tienda: se ve forzado a adquirir la bolsa reutilizable que el propio proveedor le vende en la línea de cajas, no por un deseo genuino de compra, sino como la única vía fáctica para poder salir del local con su despesa.

Esta conducta encuadra perfectamente en el condicionamiento prohibido por el artículo 43 de la LFPC. Se condiciona el servicio esencial de “entrega y retiro de la mercancía” a la compra forzosa de un segundo producto (la bolsa de la tienda). Permitir que las cadenas

comerciales disfracen esta coacción bajo el argumento de la transición ecológica representa una claudicación del Estado frente a prácticas desleales que lesionan el patrimonio y la libre elección de los mexicanos.

Por tanto, es imperativo actualizar el marco normativo para dotar a la Procuraduría Federal del Consumidor (Profeco) de las herramientas legales que frenen esta asimetría. La presente iniciativa corrige esta laguna jurídica al hacer obligatorio el mecanismo de compensación por volumen, garantizando que el sector comercial asuma la responsabilidad logística que le corresponde, protegiendo así el poder adquisitivo de los consumidores frente a cobros disfrazados de activismo ambiental.

Estímulos fiscales

Adicionalmente se propone un mecanismo de estímulo que consista en un descuento y beneficios de responsabilidad social empresarial, que, a la vez que permite materializar estas mejoras, fomente la reducción de residuos, se propone lo siguiente.

1. Mecanismos de compensación: Obligatoriedad de entregar una bolsa ecológica de manera gratuita cuando la compra supere cierto volumen o monto, asumiendo este costo como una deducción operativa.

2. Mecanismo de descuento por retorno: Si el consumidor adopta la práctica sustentable de llevar su propia bolsa, el comercio deberá otorgar un descuento directo en el ticket, incentivando la fidelización y aumentando el poder adquisitivo de las familias mexicanas.

Este descuento deberá implicar una deducción para el negocio, toda vez que implica un impulso al consumo de bienes y servicios que sirve para incrementar el dinamismo de la economía.

Derecho a la salud y la protección al consumidor

La omisión de proveer un contenedor adecuado para el transporte de mercancías trasciende la simple incomodidad logística para convertirse en un problema tangible de salud pública y seguridad ergonómica. De acuerdo con los criterios internacionales de salud ocupacional y biomecánica, la manipulación manual de

cualquier carga superior a **tres kilogramos** implica un riesgo potencial para la zona lumbar y el sistema musculoesquelético si no se cuenta con un agarre ergonómico adecuado (como las asas de una bolsa) o si el peso debe alejarse del centro de gravedad del cuerpo. Una compra de abastecimiento básico supera fácilmente este umbral.¹⁶

Al negar un contenedor, el establecimiento comercial obliga al consumidor a transportar los artículos abrazándolos o en posturas forzadas. Esto resulta sumamente crítico para las personas adultas mayores y con movilidad reducida. Al ocupar ambos brazos para sostener mercancía suelta, el individuo sufre una alteración en su centro de gravedad frontal, forzando una marcha inestable y, lo más grave, anulando sus reflejos de protección y su capacidad para utilizar barandales o bastones. En la población mayor de 65 años, la pérdida de equilibrio y las caídas representan la principal causa de muerte relacionada con lesiones y originan más de **95 por ciento de las fracturas de cadera**.¹⁷

Si bien en México no existe actualmente una métrica institucional que clasifique específicamente las lesiones derivadas de la carga de víveres en supermercados, la evidencia internacional confirma la gravedad de esta omisión. En Estados Unidos, la *Consumer Product Safety Commission*, a través de su sistema de vigilancia de lesiones en salas de emergencia (NEISS), documenta de manera constante ingresos hospitalarios por fracturas, traumatismos y contusiones derivados de la pérdida de equilibrio al transportar cargas pesadas de supermercado.¹⁸ Asimismo, la medicina deportiva estadounidense ha comprobado cómo esta práctica es un detonante directo del dolor lumbar crónico (*low back pain*).¹⁹

Ignorar esta realidad contraviene el espíritu de la **Ley Federal de Protección al Consumidor**. El **artículo 1, fracción I** de dicho ordenamiento establece como principio básico irrenunciable “la protección de la vida, salud y seguridad del consumidor contra los riesgos provocados por prácticas en el abastecimiento de productos”.

Garantizar que el consumidor pueda retirar sus bienes del establecimiento sin poner en riesgo su integridad física es una obligación intrínseca del proveedor durante el perfeccionamiento de la venta. **Esta garantía**

de salud y seguridad no puede estar condicionada al poder adquisitivo del ciudadano. Permitir que los comercios exijan el pago de una bolsa reutilizable para poder transportar la compra de forma segura equivale a mercantilizar un derecho humano básico: el derecho a la integridad física. La seguridad en el consumo no es un artículo de lujo, y la protección contra riesgos ergonómicos no puede depender de si el ciudadano tiene o no el dinero suficiente en el bolsillo para comprar la bolsa que el propio supermercado le vende.

Impacto presupuestal

La presente iniciativa no compromete las finanzas públicas; por el contrario, se fundamenta en un modelo de **neutralidad fiscal dinámica**. El “Descuento por retorno” operará como un incentivo promocional. Al incrementarse el volumen de transacciones impulsado por este estímulo, se generará un aumento correlativo en la recaudación del impuesto al valor agregado (IVA).

Para materializar este modelo y garantizar un control estricto sobre la recaudación, el proyecto incorpora mecanismos de blindaje que dotan de viabilidad económica a la propuesta:

- **Trazabilidad tecnológica y combate a la evasión (CFDI):** Al condicionar la deducción de este descuento a su desglose expreso mediante claves y nodos específicos en los catálogos del anexo 20 del comprobante fiscal digital por internet (CFDI), se combate la evasión y se fomenta la formalidad. Esto obliga a declarar ingresos en sectores con alta transaccionalidad en efectivo, otorgando al Servicio de Administración Tributaria (SAT) herramientas tecnológicas automatizadas para auditar la procedencia del estímulo y evitar simulaciones o doble contabilidad.

- **Gradualidad del impacto fiscal:** El diseño transitorio de la iniciativa contempla una entrada en vigor escalonada, protegiendo a las micro, pequeñas y medianas empresas (Mipyme). Esta calibración temporal garantiza que la aparente renuncia recaudatoria no genere un impacto abrupto en las estimaciones de ingresos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), permitiendo que la recaudación secundaria (IVA) compense de manera progresiva el estímulo aplicado en el ISR.

- **Subrogación eficiente del gasto público:** Finalmente, la medida genera un ahorro sustancial en el gasto público estatal y municipal destinado a la recolección de residuos y desazolve de infraestructura urbana. La deducción fiscal otorgada al sector privado representa una subrogación eficiente del costo ambiental y logístico, blindada mediante normas oficiales mexicanas concurrentes (Semarnat y SE) que aseguran que el gasto deducido corresponda a contenedores ecológicamente viables y comercialmente justos.

Respecto de este último rubro, vale la pena mencionar que el impacto financiero del manejo de Residuos Sólidos Urbanos (RSU) representa una de las cargas más severas para las finanzas locales en México.²⁰ De acuerdo con estimaciones basadas en estándares de ONU-Hábitat y planes de desarrollo municipal, los ayuntamientos destinan entre el 9.8 por ciento y hasta el 50 por ciento de su presupuesto total anual exclusivamente a la gestión, recolección y disposición final de la basura. Operativamente, el costo promedio nacional de recolección asciende a \$262.00 pesos por tonelada diaria, alcanzando picos operativos de hasta \$318.00 pesos en diversas regiones del país. Esta carga fiscal es aún más asfixiante en municipios con servicios concesionados, donde las tarifas exigidas por empresas privadas oscilan entre los \$777.00 y \$1,317.00 pesos por tonelada, a lo que deben sumarse las cuotas por derecho de descarga en rellenos sanitarios, las cuales añaden entre 300 y 400 pesos adicionales por cada tonelada ingresada.²¹

Si bien el presente proyecto no plantea una reducción directa y automática del gasto corriente local, sí establece una subrogación eficiente de las externalidades ambientales. Una porción masiva del tonelaje diario que ahoga los presupuestos municipales corresponde a empaques y bolsas ligeras que, además de acortar la vida útil de los sitios de disposición final, obstruyen la infraestructura de drenaje provocando gastos extraordinarios multimillonarios en desazolve y atención a inundaciones urbanas.

Al incentivar la adopción permanente de contenedores ecológicos reutilizables y trasladar ordenadamente el costo logístico del embalaje al sector privado —mediante deducciones fiscales estrictamente controladas—, los gobiernos locales disminuyen drásticamente

sus erogaciones en atención a contingencias. De este modo, la deducción fiscal otorgada al sector comercial se traduce en un mecanismo eficiente de política pública, permitiendo que el Estado y los municipios recuperen su equilibrio financiero y optimicen sus recursos en beneficio de la infraestructura, el desarrollo urbano y la seguridad sanitaria.

El equilibrio óptimo en la relación de consumo (óptimo de Pareto)

El diseño de los mecanismos de compensación y estímulo fiscal planteados en esta iniciativa no es arbitrario; obedece a un modelo de eficiencia económica conocido como “óptimo de Pareto. Este principio garantiza que se mejore la posición de los consumidores y del medio ambiente sin deteriorar la viabilidad financiera del sector comercial ni erosionar la recaudación del Estado.

El esquema propuesto se sostiene matemáticamente sobre los siguientes tres ejes fundamentales:

- **Incentivo real al consumidor (descuento de 2 por ciento):** Se establece un descuento mínimo de 2 por ciento sobre el precio total para los usuarios que aporten su propio contenedor ecológico. En el comercio minorista y de autoservicio, los márgenes de utilidad neta operan históricamente en rangos de 2.5 a 4 por ciento; por ello, esta tasa respeta la frontera de rentabilidad empresarial. Simultáneamente, en un *ticket* de despensa promedio de mil 500 pesos representa un ahorro directo de 30 pesos. Esta cifra cruza el umbral de percepción psicológica del consumidor (equivalente al costo del transporte público o a la adquisición de un nuevo empaque), convirtiéndose en un estímulo material, no simbólico, que fomenta el cambio de hábitos sin descapitalizar al proveedor.

- **Proporcionalidad y justicia logística (umbral de 15 UMA):** Para mitigar el riesgo ergonómico derivado de compras masivas, se fija la obligatoriedad de proveer un contenedor gratuito cuando el consumo supere las 15 unidades de medida y actualización. Un *ticket* de esta magnitud supera mil 600 pesos, lo que invariablemente implica el traslado de mercancías pesadas o voluminosas. Proveer una bolsa reutilizable –cuyo costo de producción al mayorero oscila entre 12 y 15 pesos– representa un cos-

to de absorción operativo inferior a 1 por ciento del valor de la venta. Conforme esta premisa, el comercio asume un costo logístico mínimo, cumple su obligación de perfeccionar la compraventa de manera segura y obtiene un retorno publicitario móvil por el uso del empaque institucional.

- **Sostenibilidad y Control Hacendario (Tope de Deducibilidad del 3 por ciento):** El beneficio social de esta medida exige responsabilidad presupuestaria. Al permitir la deducción del descuento otorgado en el impuesto sobre la renta (ISR), se protege el flujo de efectivo del sector privado. Sin embargo, para salvaguardar las finanzas públicas, esta deducción se topa estrictamente a 3 por ciento de los ingresos acumulables del contribuyente en el ejercicio fiscal. Este candado previene planeaciones fiscales agresivas y garantiza que la renuncia recaudatoria controlada sea neutralizada –e incluso superada– por el efecto multiplicador en la recaudación del impuesto al valor agregado (IVA), derivado del incremento dinámico en el volumen de consumo formal.

Conclusiones

La prohibición de las bolsas de plástico de un solo uso se implementó bajo la promesa de lograr una reducción drástica en la contaminación por residuos sólidos. Sin embargo, la realidad operativa y los patrones de consumo demuestran que el impacto ambiental positivo ha sido, en el mejor de los casos, marginal. Diversos estudios de comportamiento económico y ambiental evidencian que la restricción de bolsas gratuitas en los puntos de venta únicamente generó un efecto de sustitución: las familias mexicanas, privadas de este insumo para el manejo de sus residuos domésticos, incrementaron masivamente la compra de bolsas de basura empaquetadas.

A la par, el sector comercial inundó las líneas de caja con bolsas denominadas “reutilizables”, fabricadas frecuentemente con polímeros más gruesos y pesados que exigen una mayor cantidad de recursos naturales y energía para su producción. Cuando estas bolsas terminan en los rellenos sanitarios, su huella de carbono y su tiempo de degradación superan con creces a los de sus predecesoras. En términos reales, la contaminación no se redujo; el plástico simplemente cambió de grosor, de anaquel y de precio, convirtiéndose en un

modelo de negocio que capitaliza la urgencia climática sin resolverla.

Frente a este evidente estancamiento ambiental, el daño colateral que sí se ha materializado es el riesgo constante e inminente a la vida, la salud y la integridad física de las personas adultas mayores y los grupos vulnerables. Hemos sacrificado la seguridad biomecánica y logística de nuestros ciudadanos a cambio de un espejismo ecológico.

Al despojar a los adultos mayores de un medio gratuito y ergonómico para transportar sus víveres básicos, se les empuja diariamente a situaciones de alto riesgo físico. Se les obliga a anular el uso de sus manos para sostener la mercancía contra su cuerpo, privándolos de sus puntos de apoyo vitales en escaleras, banquetas y transporte público. En este grupo demográfico, una simple pérdida de equilibrio provocada por la alteración de su centro de gravedad no resulta en una mera anécdota, sino en caídas severas, fracturas de cadera y complicaciones médicas que reducen drásticamente su esperanza y calidad de vida.

Es inaceptable que el marco normativo actual tolere y solape una práctica comercial que lucra con el medio ambiente mientras pone en riesgo la vida de quienes construyeron este país. No podemos permitir que la protección de la integridad física se convierta en un servicio de cobro adicional en las cajas de cobro.

Por ello, la presente Iniciativa no representa un paso atrás en la agenda ecológica, sino una evolución hacia el consumo sustentable real y con dimensión social. Al hacer obligatoria la entrega de contenedores ecológicos bajo parámetros de equidad, accesibilidad y volumen de compra, garantizamos que el cuidado del medio ambiente camine de la mano con el respeto absoluto a la salud, la economía y la dignidad de todos los mexicanos.

Para ejemplificar lo anterior se pone a disposición el siguiente cuadro comparativo:

LEY FEDERAL DE PROTECCIÓN AL CONSUMIDOR	
ARTÍCULO 58 BIS	ARTÍCULO 58 BIS
El proveedor de bienes de consumo final que opere en establecimientos físicos deberá establecer un mecanismo de compensación consistente en la entrega gratuita de un contenedor o bolsa ecológica reutilizable, cuando el monto de compra del consumidor supere las 15 unidades de medida y actualización o cuando el peso total de las mercancías adquiridas sea igual o superior a 3 kilogramos, con el fin de mitigar riesgos ergonómicos.	El proveedor de bienes de consumo final que opere en establecimientos físicos deberá establecer un mecanismo de compensación consistente en la entrega gratuita de un contenedor o bolsa ecológica reutilizable, cuando el monto de compra del consumidor supere las 15 unidades de medida y actualización o cuando el peso total de las mercancías adquiridas sea igual o superior a 3 kilogramos, con el fin de mitigar riesgos ergonómicos.
LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE	
ARTÍCULO 144 BIS	ARTÍCULO 144 BIS
La Secretaría, en coordinación con la Secretaría de Economía, diseñará y otorgará el distintivo oficial de "Comercio sustentable" a los establecimientos que cumplan permanentemente los mecanismos de compensación y descuento por el uso de contenedores ecológicos establecidos en la legislación de protección al consumidor.	La Secretaría, en coordinación con la Secretaría de Economía, diseñará y otorgará el distintivo oficial de "Comercio sustentable" a los establecimientos que cumplan permanentemente los mecanismos de compensación y descuento por el uso de contenedores ecológicos establecidos en la legislación de protección al consumidor.
LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA	
ARTÍCULO 25	ARTÍCULO 25
En materia de incentivos al consumo sustentable y protección contra prácticas comerciales abusivas	En materia de incentivos al consumo sustentable y protección contra prácticas comerciales abusivas

Por lo expuesto se somete a consideración de esta asamblea el siguiente proyecto de

Decreto por el que se adicionan el artículo 58 Bis a la Ley Federal de Protección al Consumidor, el artículo 144 Bis a la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente; y la fracción xi al artículo 25 de la ley del impuesto sobre la renta, en materia de incentivos al consumo sustentable y protección contra prácticas comerciales abusivas

Artículo 144 Bis. La secretaría, en coordinación con la Secretaría de Economía, diseñará y otorgará el distintivo oficial de "Comercio sustentable" a los establecimientos que cumplan permanentemente los mecanismos de compensación y descuento por el uso de contenedores ecológicos establecidos en la legislación de protección al consumidor.

Primero. Se adiciona el artículo 58 Bis a la Ley Federal de Protección al Consumidor, para quedar como sigue:

Artículo 58 Bis. Todo proveedor de bienes de consumo final que opere en establecimientos físicos deberá establecer un mecanismo de compensación consistente en la entrega gratuita de un contenedor o bolsa ecológica reutilizable, cuando el monto de compra del consumidor supere las 15 unidades de medida y actualización o cuando el peso total de las mercancías adquiridas sea igual o superior a 3 kilogramos, con el fin de mitigar riesgos ergonómicos

y de accesibilidad para el consumidor en el traslado de los bienes.

Asimismo, los proveedores aplicarán un descuento mínimo de 2 por ciento sobre el precio total al consumidor que acuda al establecimiento con su propio contenedor o bolsa ecológica reutilizable. Para que este descuento surta efectos fiscales, deberá estar expresamente desglosado en el comprobante fiscal correspondiente.

Segundo. Se **adiciona** el artículo 144 Bis a la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, para quedar como sigue:

Artículo 144 Bis. La secretaría, en coordinación con la Secretaría de Economía, diseñará y otorgará el distintivo oficial de “Comercio sustentable” a los establecimientos que cumplan permanentemente con los mecanismos de compensación y descuento por el uso de contenedores ecológicos establecidos en la legislación de protección al consumidor.

Para efectos de este artículo y los estímulos fiscales correspondientes, la secretaría emitirá las normas oficiales mexicanas que determinen los estándares de gramaje, biodegradabilidad o porcentaje de material reciclado que deberán cumplir dichos contenedores.

Tercero. Se **adiciona** la fracción XI al artículo 25 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, para quedar como sigue:

Artículo 25. ...

I. a X. ...

XI. Los montos otorgados a los consumidores por concepto de descuentos derivados del uso de bolsas o contenedores ecológicos propios, en los términos del artículo 58 Bis de la Ley Federal de Protección al Consumidor. Para hacer efectiva esta deducción, el descuento deberá constar expresamente en el comprobante fiscal digital por internet correspondiente. Esta deducción no podrá exceder de 3 por ciento de los ingresos acumulables del contribuyente en el ejercicio fiscal.

...

Transitorios

Primero. El presente decreto entrará en vigor a los 180 días naturales siguientes al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación, con excepción de lo dispuesto en el artículo quinto transitorio.

Segundo. La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, en coordinación con la Secretaría de Economía y en el ámbito de sus respectivas competencias, contarán con un plazo no mayor a 365 días naturales contados a partir de la publicación del presente Decreto, para emitir o modificar las normas oficiales mexicanas relativas a las especificaciones técnicas, de gramaje, biodegradabilidad o reciclaje de los contenedores ecológicos, así como los lineamientos para el otorgamiento del distintivo “Comercio sustentable”.

Tercero. El Servicio de Administración Tributaria contará con un plazo de 180 días naturales posteriores a la publicación del presente decreto para realizar las modificaciones necesarias a la resolución miscelánea fiscal y actualizar los catálogos del anexo 20, a fin de establecer las claves y nodos específicos que permitan desglosar el concepto de deducción por descuento por retorno de contenedor ecológico en los comprobantes fiscales digitales por internet.

Cuarto. La Procuraduría Federal del Consumidor deberá actualizar sus manuales, criterios y lineamientos de verificación y vigilancia para garantizar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el artículo 58 Bis de este ordenamiento, en un plazo no mayor a 365 días naturales posteriores a la publicación del presente decreto.

Quinto. Para garantizar el principio de equidad y no afectar el desarrollo económico de los pequeños comercios, las obligaciones contenidas en el artículo 58 Bis de la Ley Federal de Protección al Consumidor entrarán en vigor a los 365 días naturales posteriores a la publicación del presente decreto exclusivamente para aquellos proveedores que califiquen como micro, pequeñas o medianas empresas, en los términos de la Ley para el Desarrollo de la Competitividad de la Micro, Pequeña y Mediana Empresa.

Sexto. Las obligaciones contenidas en el presente Decreto en materia de protección al consumidor y

estímulos fiscales, se aplicarán sin perjuicio y en estricto apego a las disposiciones establecidas en las legislaciones ambientales de las entidades federativas aplicables en materia de prevención y gestión integral de residuos sólidos urbanos.

Notas

1 Bisinella, V., Albizzati, P. F., Astrup, T. F. y Damgaard, A. (2018). Life cycle assessment of grocery carrier bags. Danish Environmental Protection Agency.

2 Taylor, R. L. (2019). Bag 'leakage': The effect of disposable carryout bag regulations on unregulated bags. *Journal of Environmental Economics and Management*, 93, 254-271. <https://doi.org/10.1016/j.jeem.2019.01.001>

3 European Plastics Converters. (20 de marzo de 2018). Study finds plastic carrier bags have the lowest environmental impact. <https://www.plasticsconverters.eu/post/2018/03/20/study-finds-plastic-carrier-bags-have-the-lowest-environmental-impact>

4 Health and Safety Executive. (2016). Manual handling. Manual Handling Operations Regulations 1992. Guidance on Regulations (L23, 4.^a ed.). <https://www.hse.gov.uk/pubns/priced/l23.pdf>

5 Ídem.

6 Ídem.

7 Foot & Ankle Associates of Maine. (s.f.). Preventing falls in the grocery store. Recuperado el 11 de agosto de 2026, de <https://www.footandankleassociatesofmaine.com/blogs/preventing-falls-in-the-grocery-store>

8 Centers for Disease Control and Prevention. (2023). Facts about falls. U.S. Department of Health & Human Services. <https://www.cdc.gov/falls/about/index.html>

9 Rojina Villegas, R. (2001). Compendio de derecho civil IV: Contratos (27.^a ed.). Editorial Porrúa.

10 Ley Federal de Protección al Consumidor. (1992, 24 de diciembre). Diario Oficial de la Federación. Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LFPC.pdf>

11 Ídem.

12 Ídem.

13 Suprema Corte de Justicia de la Nación. (2022). Protección al consumidor. Es aplicable el principio favor debilis para la acreditación de vicios ocultos [Tesis aislada 1a. XVIII/2022 (10a.)]. Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Undécima Época, Libro 12, Tomo II, 1136. Registro digital: 2024463.

14 Suprema Corte de Justicia de la Nación. (2017). Prácticas monopolísticas. Bienes jurídicos tutelados en esta materia por el artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos [Jurisprudencia 2a./J. 9/2017 (10a.)]. Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Décima Época, Libro 39, Tomo I, 398. Registro digital: 2013628.

15 Newton, I. (2011). Principios matemáticos de la filosofía natural (E. Rada García, Trad.). Alianza Editorial. (Obra original publicada en 1687).

16 Health and Safety Executive. (2016). Manual handling. Manual Handling Operations Regulations 1992. Guidance on Regulations (L23, 4.^a ed.). HSE Books. <https://www.hse.gov.uk/pubns/priced/l23.pdf>

17 Centers for Disease Control and Prevention. (2023). Facts about falls. U.S. Department of Health & Human Services. <https://www.cdc.gov/falls/about/index.html>

18 Consumer Product Safety Commission. (s.f.). National Electronic Injury Surveillance System (NEISS). U.S. Consumer Product Safety Commission. Recuperado el 11 de agosto de 2026, de <https://www.cpsc.gov/Research—Statistics/NEISS-Injury-Dataa>

19 McGill, S. M. (2015). Low back disorders: Evidence-based prevention and rehabilitation (3rd ed.). Human Kinetics.

20 Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. (2020). Diagnóstico básico para la gestión integral de los residuos. Gobierno de México. <https://www.gob.mx/semarnat/documentos/diagnostico-basico-para-la-gestion-integral-de-los-residuos-2020>

21 Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2021). Censo Nacional de Gobiernos Municipales y Demarcaciones Territoriales de la Ciudad de México: Módulo de Residuos Sólidos Urbanos. Inegi. <https://www.inegi.org.mx/programas/cngmd/2021/>

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 2 de septiembre de 2026.

Diputada Juana Acosta Trujillo (rúbrica)

DE DECRETO POR EL QUE SE DECLARA EL 29 DE SEPTIEMBRE DE CADA AÑO COMO “DÍA NACIONAL DE LAS Y LOS POLICÍAS”, A CARGO DE LA DIPUTADA JUANA ACOSTA TRUJILLO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

Quien suscribe, Juana Acosta Trujillo, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto, por el que se declara el 29 de septiembre Día Nacional de las y los Policías, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La transformación del modelo de seguridad, los resultados y el humanismo mexicano

La construcción de la paz en el país atraviesa una etapa histórica de transformación institucional. Frente a los viejos esquemas reactivos y de uso exclusivo de la fuerza del pasado, el proyecto de nación impulsado por nuestro movimiento ha colocado en el centro de la Estrategia Nacional de Seguridad la atención a las causas estructurales de la violencia, la inteligencia, la coordinación interinstitucional y la consolidación de cuerpos policiales impregnados de la filosofía del humanismo mexicano.

Este viraje estratégico ha arrojado resultados tangibles e indiscutibles para las familias mexicanas. En lo que va de la presente administración, gracias a la articulación del Gabinete de Seguridad y a la entrega cotidiana de las corporaciones policiales, **los delitos de alto impacto han registrado una reducción global de 35.8 por ciento**, destacando disminuciones históricas como una caída de más de **24 por ciento en el promedio diario de homicidios dolosos**, así como reducciones superiores al **60 por ciento en el delito de secuestro** y caídas sostenidas en el robo con violencia en sus distintas modalidades¹.

En este nuevo paradigma, la seguridad pública deja de ser vista como una herramienta de represión para convertirse en una garantía fundamental de derechos, donde la labor de las y los policías es el motor indispensable para consolidar la tendencia a la baja en la

criminalidad y asegurar la paz en cada rincón de la patria.

Estado de la fuerza y capacidades operativas del cuerpo policial

Actualmente, la república cuenta con un estado de la fuerza que supera **400 mil elementos de seguridad pública** en activo a escala nacional, distribuidos entre la Guardia Nacional y las corporaciones policiales estatales y municipales. Esta fuerza operativa despliega diariamente capacidades técnico-tácticas esenciales para la nación²:

- **Inteligencia y análisis criminal:** Capacidad de procesamiento de datos territoriales, mapeo de riesgos e investigación de campo.
- **Proximidad social y prevención comunitaria:** Presencia disuasiva y mediación comunitaria en barrios, colonias y cuadrantes urbanos.
- **Operatividad táctica y reacción:** Capacidad de respuesta ante eventos críticos, resguardo del orden público y protección de infraestructura estratégica.
- **Coordinación interinstitucional:** Integración diaria en las mesas de coordinación para la construcción de la paz en los tres órdenes de gobierno.

Logros cuantitativos y neutralización de la delincuencia

Gracias a la consolidación de la Estrategia Nacional de Seguridad en la presente administración, la inteligencia operativa y la entrega cotidiana de las y los policías en todo el territorio nacional, se han alcanzado resultados históricos y contundentes:

- **Detención de Generadores de Violencia:** Se ha logrado la captura y neutralización de más de **25,000 personas por delitos de alto impacto** y generadores de violencia en las diversas regiones del país, desarticulando células delictivas prioritarias mediante operativos de precisión quirúrgica sin uso desmedido de la fuerza.³
- **Aseguramientos históricos de armamento:** Se han retirado de las calles más de **13 mil 200 armas de fuego de alto poder** y miles de cartuchos útiles,

bloqueando la capacidad de fuego con la que las organizaciones criminales intimidaban a las comunidades.⁴

- **Decomisos masivos y combate de las drogas:** Se han incautado más de **188 toneladas de sustancias ilícitas**, incluidas toneladas de cocaína,

- **Inhabilitación de laboratorios e impacto financiero:** Las fuerzas de seguridad han localizado y desmantelado más de **mil 160 laboratorios clandestinos y centros de acopio**, asestando un golpe financiero directo a la delincuencia organizada por un monto superior a **300 mil millones de pesos** en recursos perdidos.⁶

La inteligencia y la investigación estratégica al servicio de la paz

Para desmantelar las redes delictivas y combatir la impunidad de manera efectiva, las corporaciones de seguridad se rigen hoy bajo un modelo moderno basado en el **ciclo de inteligencia e investigación**, el cual optimiza los recursos del Estado a través de cuatro fases metodológicas esenciales:

I. Planeación: Establecimiento de objetivos prioritarios, análisis de capacidades operativas y despliegue territorial focalizado.

II. Recopilación: Captación metódica de información mediante denuncias ciudadanas, labores de campo e informes policiales homologados.

III. Análisis: Procesamiento de datos mediante tecnologías de georreferenciación, mapeo criminal y redes de vínculos.

IV. Explotación estratégica: Ejecución de operativos de precisión para la neutralización de generadores de violencia y la desarticulación de sus estructuras financieras y logísticas.

Este enfoque metodológico articula las funciones esenciales de **investigación, prevención y reacción**, garantizando actuaciones eficaces, objetivas y con estricto apego a los derechos humanos.

Rigurosidad, ética y control de confianza

Un eje prioritario de la transformación en la seguridad pública es la garantía de contar con servidores públicos honestos y con una profunda vocación de servicio. Por ello se han fortalecido los mecanismos de **evaluación y control de confianza**, asegurando que el personal activo esté certificado mediante un esquema integral que abarca:

- **Evaluaciones médico-toxicológicas:** Garantía de salud física y detección objetiva del consumo de sustancias.

- **Evaluaciones psicológicas y de desempeño:** Medición de aptitudes, perfil de personalidad, manejo de estrés y capacidad de respuesta bajo presión.

- **Pruebas poligráficas y de entorno social:** Verificación de honestidad, congruencia patrimonial y apego a los principios éticos y legales del servicio público.

Actualmente, más de **94 por ciento de los elementos de seguridad estatal y federal cuentan con sus evaluaciones de Control de Confianza vigentes**, garantizando la depuración de las corporaciones y asegurando instituciones confiables para las y los ciudadanos.⁷

Profesionalización formación continua y equipamiento garantizado

La dignificación policial exige la existencia de un **servicio profesional de carrera** basado en la meritocracia, la equidad de género y la igualdad de oportunidades. En este esquema, el ingreso, la permanencia, la movilidad y las promociones jerárquicas responden exclusivamente al desempeño, la capacitación y los méritos de cada elemento.

Aunado a ello, se establece como compromiso ineludible de justicia institucional que, al acreditar satisfactoriamente sus procesos de capacitación e ingreso, a toda y todo policía se le deba **dotar de forma gratuita, completa y oportuna de su equipo de trabajo reglamentario**, el cual incluye uniformes dignos, calzado, equipo táctico de protección y arma de cargo. La seguridad de las y los elementos no puede ser un gasto a su cargo ni depender de carencias presupuestarias.

Justicia social, seguridad social integral y portabilidad de antigüedad

Como parte del compromiso irrenunciable con la clase trabajadora de nuestro país, la dignificación de la función policial requiere saldar una deuda histórica en materia de derechos laborales y seguridad social. Las y los policías arriesgan cotidianamente su vida por la patria y merecen un respaldo institucional proporcional a la magnitud de su entrega.

Es indispensable consolidar esquemas de **seguridad social integral** que garanticen a las y los elementos y a sus familias:

- **Portabilidad y conservación de antigüedad:** Reconocimiento y transferencia plena de sus años de servicio e historia laboral, aunque cambien de institución policial o de orden de gobierno (municipal, estatal o federal), garantizando que sus derechos de retiro, jubilación y prestaciones acumuladas no se pierdan ni se reinicien al servir a una nueva corporación.
- **Atención médica de calidad:** Acceso oportuno a servicios médicos, hospitalización y atención especializada para el elemento y sus dependientes directos.
- **Protección económica integral:** Salarios dignos, fondos de retiro justos, seguros de vida adecuados y esquemas de protección social en caso de riesgo de trabajo, incapacidad o fallecimiento en cumplimiento del deber.

Garantizar el bienestar de la familia del policía es la base para fortalecer su sentido de pertenencia, lealtad y compromiso con la nación.

La brecha de percepción ciudadana y el ranking de confianza institucional

No obstante, estos importantes y consolidados avances en la reducción de la incidencia delictiva en lo que va de esta administración, existe una paradoja que atañe directamente a la función policial. Pese al esfuerzo cotidiano y los resultados operativos, las corporaciones de policía civil continúan enfrentando un déficit en la percepción y opinión favorable por parte de la sociedad.

De acuerdo con las mediciones oficiales del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi) a través de la Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana, el nivel de confianza ciudadana en las instituciones de seguridad muestra la siguiente jerarquía⁸:

1. **Secretaría de Marina:** 84.4 por ciento de efectividad y alta confianza.
2. **Ejército Mexicano-Fuerza Aérea:** 82.1 por ciento de confianza y valoración positiva.
3. **Guardia Nacional:** 72.8 por ciento de respaldo ciudadano.
4. **Policías Estatales:** 54.1 por ciento de percepción de efectividad.
5. **Policías preventivas municipales:** 50.7 por ciento de confianza ciudadana.

Esta brecha evidencia que, mientras las fuerzas federales gozan de un amplio respaldo popular, las corporaciones estatales y municipales —las que atienden el primer contacto con la ciudadanía— siguen acarreado el estigma de rezagos históricos, prejuicios acumulados y la desconfianza heredada de administraciones pasadas.

Visibilización del trabajo policial: vocación, entrega y sacrificio

Ante esta disparidad entre los resultados consolidados y la percepción pública, resulta indispensable promover instrumentos que transformen la mirada de la sociedad hacia sus policías. La instauración del **29 de septiembre como Día Nacional de las y los Policías** busca, precisamente, visibilizar la cara humana de la seguridad pública.

Ser policía no es una simple ocupación laboral; es una **auténtica vocación de servicio al prójimo y de amor a la patria**. Las y los policías son mujeres y hombres de carne y hueso que salen a las calles cada mañana con la plena conciencia de que pueden no regresar a sus hogares, **poniendo en riesgo su propia vida para proteger la vida, la libertad y el patrimonio de los demás**.

Esta conmemoración nacional no busca maquillar realidades ni eludir la exigencia de actuar con apego a los

derechos humanos, sino reconocer el valor de quienes, con honor y lealtad, integran la primera línea de defensa de la paz social.

Técnica legislativa y viabilidad jurídica

Desde la técnica legislativa, la presente iniciativa se formula como una **declaratoria cívica conmemorativa**. Esta figura posee un alto valor simbólico, programático e institucional sin modificar el catálogo de días de descanso obligatorio previstos en el artículo 74 de la Ley Federal del Trabajo, asegurando la viabilidad del decreto al no generar cargas fiscales ni alterar la productividad del sector laboral.

Por todo lo anterior, resulta procedente declarar el 29 de septiembre como el día nacional para visibilizar, honrar y dignificar la noble labor de las y los policías de México.

Por lo expuesto y fundado someto a consideración de esta soberanía el siguiente proyecto de

Decreto por el que se declara el 29 de septiembre Día Nacional de las y los Policías

Único. El Congreso de la Unión declara el 29 de septiembre Día Nacional de las y los Policías.

Transitorio

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

Notas

1 Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública [SESNSP]. (2026). Informe de incidencia delictiva y resultados del Gabinete de Seguridad. Gobierno de México.

2 Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública [SESNSP]. (2026). Informe anual sobre el estado de la fuerza y despliegue operativo de las instituciones de seguridad pública en México. Gobierno de México.

3 Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (2026). Informe de gestión y resultados en el combate a la delincuencia y detención de generadores de violencia. Gobierno de México.

4 metanfetaminas y millones de dosis de fentanilo, evitando que estas drogas nocivas lleguen a la juventud y a los hogares mexicanos.

5 Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (2026). Informe de aseguramientos históricos de armamento y combate al tráfico ilícito. Gobierno de México.

6 Ídem.

7 Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (2026). Informe sobre el estado de avance de las evaluaciones de control de confianza en las instituciones de seguridad pública. Gobierno de México.

8 Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2026). Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana: Resultados trimestrales sobre la percepción de seguridad pública y confianza institucional, Inegi.

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 1 de septiembre de 2026.

Diputada Juana Acosta Trujillo (rúbrica)

QUE REFORMA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS ADULTAS MAYORES Y DEL CÓDIGO CIVIL FEDERAL, EN MATERIA DE PROTECCIÓN PATRIMONIAL DEL ADULTO MAYOR, A CARGO DEL DIPUTADO BRUNO BLANCAS MERCADO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El que suscribe, Bruno Blancas Mercado, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como 6, numeral 1, fracción I, 77, 78 y demás relativos y aplicables del Reglamento de la Cá-

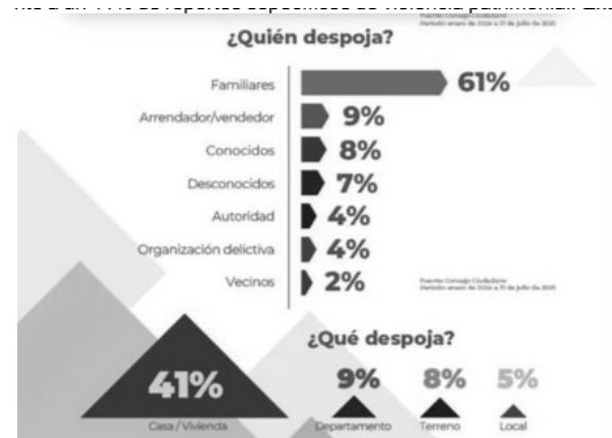
mara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía iniciativa con proyecto de decreto que reforma la Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores y el Código Civil Federal, en materia de protección patrimonial del adulto mayor, al tenor de las siguientes

Consideraciones

La vulnerabilidad puede considerarse como el riesgo latente a ser afectado en el bienestar personal, mental o material (Osorio, 2017), acotando que en las sociedades actuales existen personas y/o colectivos sujetos de peligros por su sola condición personal. Es ampliamente conocido, tanto por la naturaleza específica de cada conglomerado social como en las leyes que nos rigen, que determinados campos semánticos sociales son vulnerables por sus características, englobando en este espectro a las mujeres, niñas, niños y adultos mayores. Aunque algunas consideraciones a tratar en la siguiente propuesta se reflejan de manera indirecta en el Código Civil Federal y la Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores, hay huecos legales que facultan o permiten que las personas de la tercera edad sean objetivo de fraude, coacción o manipulación, con interés principal en despojarles del patrimonio que durante años de dedicación y esfuerzo han construido.

Aunque es cierto que no todas las personas del mismo grupo social se encuentran en estricto estado de vulnerabilidad (pues resulta imposible determinar específicamente las circunstancias individuales de todo un grupo), es necesario recalcar que estadísticamente sí existe una tendencia de riesgo en la población mexicana de adultos mayores, dado que, dicha comunidad se enfrenta a experiencias que los sitúan como potenciales víctimas de despojo por el deterioro natural de su salud física y mental, sumando a la necesidad de asistencia para el desarrollo digno en la recta final de la vida. La población de la tercera edad no cuenta, consecuentemente, con las herramientas para evitar, revertir o solucionar el daño, quedando posteriormente en situaciones de desventaja, desamparo e incluso mayor vulnerabilidad. Según el Consejo Ciudadano para la Seguridad y Justicia de Ciudad de México (2025), 87 por ciento de los casos de violencia contra personas adultas mayores se comete dentro de la familia, con los hijos como principales agresores, paralelamente a 41 por ciento de reportes específicos de violencia patrimonial. Extrapolando ambas estadísticas, los agre-

sores identificados como familiares directos para este tipo de violencia suman el 61 por ciento del total de reportes.



Estadísticas de personas que más comente despojo contra adultos mayores. El Economista, 2025.

En este tenor particular, sirve como parteaguas mencionar un caso en específico. En Puerto Vallarta, el señor don Juan Ramírez López, adulto mayor de 87 años, fue despojado de su patrimonio y desalojado del que fuera su hogar por parte de su hija, yerno y nieta después que su esposa cedió en donación el inmueble que Don Juan construyó durante décadas de arduo trabajo y dedicación.

Además de los inconvenientes jurídicos, el problema se agrava de manera moral al disfrazar el despojo como actos de buena fe y protección a los adultos mayores, pues es relativamente sencillo para familiares directos enmascarar el dolo como medidas para el salvaguardo de un propietario vulnerable. Particularmente, don Juan y su esposa realizaron bajo manipulación diversos movimientos legales con la supuesta meta de "proteger el patrimonio familiar".

Primeramente, don Juan cedió la parte que le correspondía del inmueble a su esposa, quedando ella como única propietaria para después ella firmar una donación en pago a su hija y nieta, cubriendo de esta forma un dinero supuestamente prestado para pagar un adeudo de quinientos mil pesos, evitando así un embargo del inmueble. Al fallecer su esposa, el inmueble pasó a ser propiedad de la nieta, quien promovió años después un juicio civil para terminar un contrato verbal de

comodato, dando pie al desalojo de don Juan de su propio hogar. A falta de herramientas legales específicas para esta situación, hoy en día se busca anular las escrituras por medio de un nuevo proceso judicial por abuso de confianza y engaño.

Este escenario demuestra que existe un margen de vulnerabilidad constante y consistente para la población de adultos mayores, obviando una necesidad de candado legales para poder garantizarles derechos tan básicos como la vivienda, protegiéndoles de cualquier persona que quisiera atentar contra su patrimonio. Además, al ser despojados, las personas de la tercera edad caen inequívocamente en condiciones de pobreza al no tener forma de disfrutar de los resultados de años de trabajo. La garantía de seguridad patrimonial afecta, consecuentemente, a cualquier individuo que, bajo manipulación, presión o cualquier tipo de violencia pueda ser objeto de fraude o abuso. Por lo anterior, las personas de la tercera edad deben permanecer bajo constante supervisión y vigilancia en lo que respecta a sus bienes inmuebles y contar con diferentes figuras jurídicas y procedimientos para su defensa. No es posible una sociedad comprometida con los grupos vulnerables que no considere a sus mayores, o que no les permita el uso y disfrute de su trabajo.

Principalmente, se precisa garantizar de manera obligatoria y automática la figura del usufructo vitalicio en favor de los donadores de un bien inmueble cuando se trate de una persona adulta mayor, pues de esta manera se garantizaría el disfrute ininterrumpido de su patrimonio, evitando el desalojo o el desvío de posibles rentas. En la actualidad, el usufructo vitalicio no surge de manera directa si no se expresa por escrito al vender, heredar o donar. Esta necesidad específica faculta a posibles agresores de mal informar a sus familiares de la tercera edad, logrando verbalmente hacerles creer que después de donar o vender, se les cuidará de por vida. Al otorgarle al usufructo vitalicio un carácter obligatorio cuando un adulto mayor done un bien inmueble, se eliminaría la posibilidad de desalojarlo y recaerían sobre él los beneficios ulteriores a cualquier ingreso económico derivado de su bien inmueble. Se debe evitar que un nuevo posesionario tenga plenas facultades sobre una donación, hasta que el usufructuario fallezca.

Por otro lado, en situaciones más complejas que requieran otro tipo de legislaciones, se necesita también

que, en caso del fallecimiento del cónyuge su viuda o viudo puedan hacer uso del usufructo vitalicio de manera horizontal, pues en condiciones de viudez y sin la posibilidad de reclamar un bien inmueble, la persona que sobreviva al donante no tendrá manera de sostenerse. Constituir consecutivamente el usufructo vitalicio de manera extensiva para el cónyuge superviviente, garantizará análogamente el bienestar del esposo o esposa, eliminando la posibilidad de arrebatarle el patrimonio o desalojarle de su hogar. Esta consideración es en especial importante para el caso de Don Juan, pues él fue desalojado después de fallecida su esposa y no tenía por tanto propiedad legal del inmueble. Sin este tipo de garantías horizontales, no es posible prever el bienestar patrimonial de los adultos mayores.

Ahora bien, se parte en principio de la idea de que es necesario proteger a los adultos de la tercera edad donantes de un bien inmueble para el uso y aprovechamiento de los derechos dados a un tercero, hasta su fallecimiento. Sin embargo, debe también existir una posibilidad intrínseca en los actos de donación para poder revocarla. Aun cuando el código civil ya presenta mecanismos, para ello, se vuelve necesario enfatizar las posibilidades de revocar las donaciones o buscar la nulidad de los procesos legales si es que los donantes y/o sus cónyuges sufren de cualquier tipo de abuso o son desalojados de sus hogares.

La presente iniciativa tiene como objetivo principal el salvaguardo de los derechos patrimoniales de los adultos mayores, para conservar el disfrute de sus hogares hasta su fallecimiento, sin importar si se ha cedido en donación un inmueble. De esta manera, se reducirá drásticamente la posibilidad de cometer actos fraudulentos o despojos hacia un sector poblacional vulnerable.

Se proponen las siguientes reformas de la Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores y del Código Civil Federal:

Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores	
Ley Actual	Propuesta
CAPÍTULO II DE LOS DERECHOS	CAPÍTULO II DE LOS DERECHOS
Artículo 5o. De manera enunciativa y no limitativa, esta Ley tiene por objeto garantizar a las personas adultas mayores los siguientes derechos:	Artículo 5o. De manera enunciativa y no limitativa, esta Ley tiene por objeto garantizar a las personas adultas mayores los siguientes derechos:
I. ...	I. ...
II. De la certeza jurídica:	II. De la certeza jurídica:
a. al c. ...	a. al c. ...
d. En los procedimientos que señala el párrafo anterior, se deberá tener atención preferente en la protección de su patrimonio personal y familiar y cuando sea el caso, testar sin presiones ni violencia.	d. En los procedimientos que señala el párrafo anterior, se deberá tener atención preferente en la protección de su patrimonio personal y familiar y cuando sea el caso, testar sin presiones ni violencia.
SIN CORRELATIVO	En el caso de la protección patrimonial, se deberá garantizar el usufructo vitalicio obligatorio en
III. Al X.	favor del donante y de su cónyuge a fin de salvaguardar sus derechos patrimoniales.
	III. Al X.

Código Civil Federal	
Ley Actual	Propuesta
CAPÍTULO I	CAPÍTULO I
Disposiciones Generales	Disposiciones Generales
Artículo 831.- La propiedad no puede ser ocupada contra la voluntad de su dueño, sino por causa de utilidad pública y mediante indemnización.	Artículo 831.- La propiedad no puede ser ocupada contra la voluntad de su dueño, sino por causa de utilidad pública y mediante indemnización.
SIN CORRELATIVO	En el caso de los donativos de adultos mayores se garantizará el usufructo vitalicio a fin de salvaguardar sus derechos patrimoniales.
TÍTULO QUINTO	TÍTULO QUINTO
Del Usufructo, del Uso y de la Habitación	Del Usufructo, del Uso y de la Habitación
CAPÍTULO I	CAPÍTULO I
Del Usufructo en General	Del Usufructo en General
Artículo 986.- Es vitalicio el usufructo si en el título constitutivo no se expresa lo contrario.	Artículo 986.- Es vitalicio el usufructo si en el título constitutivo no se expresa lo contrario.
SIN CORRELATIVO	Se considerará obligatoriamente vitalicio en el caso de personas adultas mayores al realizar la sucesión de sus bienes, a fin de garantizar sus derechos patrimoniales. De igual forma se constituirá consecutivamente el usufructo para el cónyuge en caso de fallecimiento del donante.

Por lo expuesto y fundamentado se somete a consideración del pleno de esta asamblea la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se adicionan un segundo párrafo al inciso d de la fracción II del artículo 5 de la Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayo-

res y uno segundo a los artículos 831 y 986 del Código Civil Federal

Primero. Se **adiciona** un segundo párrafo al inciso d de la fracción II del artículo 5o. de la Ley de los derechos de las personas adultas mayores.

Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores

Artículo 5o. De manera enunciativa y no limitativa, esta ley tiene por objeto garantizar a las personas adultas mayores los siguientes derechos:

- I. ...
- II. De la certeza jurídica:

a. a c. ...

d. En los procedimientos que señala el párrafo anterior, se deberá tener atención preferente en la protección de su patrimonio personal y familiar y cuando sea el caso, testar sin presiones ni violencia.

En el caso de la protección patrimonial, se deberá garantizar el usufructo vitalicio obligatorio en favor del donante y de su cónyuge a fin de salvaguardar sus derechos patrimoniales.

Segundo. Se **adiciona** un segundo párrafo a los artículos 831 y 986 del Código Civil Federal.

Código Civil Federal

Artículo 831. La propiedad no puede ser ocupada contra la voluntad de su dueño, sino por causa de utilidad pública y mediante indemnización.

En el caso de los donativos de adultos mayores se garantizará el usufructo vitalicio a fin de salvaguardar sus derechos patrimoniales.

Artículo 986. Es vitalicio el usufructo si en el título constitutivo no se expresa lo contrario.

Se considerará obligatoriamente vitalicio en el caso de personas adultas mayores al realizar la sucesión de sus bienes, a fin de garantizar sus derechos patrimoniales.

De igual forma se constituirá consecutivamente el usufructo para el cónyuge en caso de fallecimiento del donante.

Transitorio

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

Referencias

Consejo Ciudadano para la Seguridad y Justicia de la Ciudad de México (2025) Consejo ciudadano advierte sobre despojos y violencia en perjuicio de personas mayores. México.

El Economista (2025), “‘Adultos mayores sufren más despojos de bienes por parte de familiares cercanos’: Consejo Ciudadano”. México.

Ocaña, M. (2026). “Diputado recibe propuesta para crear la ‘Ley Don Juan’”, en *Vallarta Opina Oficial*. México.

Osorio, O., (2017) Vulnerabilidad y vejez: implicaciones y orientaciones epistémicas del concepto de vulnerabilidad. Scielo, México.

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 2 de septiembre de 2026.

Diputado Bruno Blancas Mercado (rúbrica)

QUE ADICIONA UNA FRACCIÓN XIV AL APARTADO A DEL ARTÍCULO 20. DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DEL DERECHO PERMANENTE A LA REPRESENTACIÓN POLÍTICA DE LOS PUEBLOS Y COMUNIDADES INDÍGENAS Y AFROMEXICANAS, A CARGO DE LA DIPUTADA ROSARIO DEL CARMEN MORENO VILLATORO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

La que suscribe, Rosario del Carmen Moreno Villatoro, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6 numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto, por el que se adiciona la fracción XIV al Apartado A del artículo 20. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

I. Planteamiento del problema: de la acción afirmativa temporal al derecho permanente

En México, 7 millones 364 mil 645 personas de 3 años y más son hablantes de alguna lengua indígena, lo que equivale a 6.1 por ciento de la población total de ese rango de edad.¹

La representación de los pueblos indígenas en el Congreso de la Unión se ha logrado, hasta ahora, exclusivamente mediante acciones afirmativas de carácter administrativo y temporal emitidas por el Instituto Nacional Electoral: en 2018 se obligó a los partidos a postular candidaturas indígenas en 13 distritos, y para el proceso electoral 2020-2021 dicho número se incrementó a 21 distritos de mayoría relativa y 9 candidaturas de representación proporcional.²

Estas acciones afirmativas han sido indispensables y han permitido avances históricos. Sin embargo, al no derivar de un mandato constitucional expreso, dependen de acuerdos del Consejo General del INE y de resoluciones del Tribunal Electoral que pueden modificarse, reducirse o incluso desaparecer de un proceso electoral a otro. Lo que hoy es una conquista podría, en cualquier momento, dejar de serlo.

II. Marco constitucional vigente: un derecho reconocido en los ayuntamientos, pendiente en el Congreso

El 30 de septiembre de 2024 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la reforma constitucional en materia de pueblos y comunidades indígenas y afro-mexicanas, la reforma más trascendente en esta materia de las últimas dos décadas.³

Dicha reforma ya garantiza, en el Apartado A, fracción X, del artículo 2o., el derecho de los pueblos indígenas a elegir representantes ante los ayuntamientos en los municipios con población indígena, conforme a los principios de paridad de género y pluriculturalidad.⁴ Sin embargo, análisis especializados posteriores a la reforma han señalado expresamente que la representación política en el Congreso de la Unión sigue siendo una deuda pendiente: los pueblos y comunidades indígenas todavía no cuentan, conforme al Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo, con representantes elegidos de acuerdo con sus propias normas y procedimientos en el Poder Legislativo.⁵

Esta iniciativa no busca sustituir ni repetir el derecho ya garantizado respecto de los ayuntamientos: se concentra exclusivamente en el vacío identificado, que es la representación permanente en el Congreso de la Unión y en las legislaturas de las entidades federativas.

III. Jurisprudencia aplicable

La Sala Superior del Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación, al resolver el expediente SUP-RAP-21/2021 y acumulados, ordenó al Consejo General del Instituto Nacional Electoral delimitar los distritos electorales uninominales en los que debían postularse candidaturas indígenas, y dio vista al Congreso de la Unión para que, en ejercicio de sus atribuciones, incorporara el tema de las acciones afirmativas a la normativa electoral.⁶ A la fecha de esta iniciativa, dicha vista no se ha atendido: dicho tema sigue regulado únicamente por acuerdos del Consejo General y no por la Constitución ni por la ley, lo que confirma la vigencia del vacío que se busca cerrar.

IV. Marco internacional

El Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo sobre Pueblos Indígenas y Tribales reconoce

el derecho de estos pueblos a participar en las decisiones que les afecten y a contar con instituciones representativas propias.⁷ La Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas reconoce, en su artículo 5, el derecho de los pueblos indígenas a conservar y reforzar sus propias instituciones políticas, jurídicas, económicas, sociales y culturales, a la vez que participar plenamente, si lo desean, en la vida política del Estado.⁸

V. Contenido de la reforma

Se propone adicionar una fracción XIV al Apartado A del artículo 2o. constitucional –inmediatamente después de la fracción XIII vigente, relativa al derecho de consulta– para reconocer el derecho permanente, efectivo y progresivo de los pueblos y comunidades indígenas y afromexicanas a contar con representación política en el Congreso de la Unión y en las legislaturas de las entidades federativas, remitiendo a la ley el desarrollo de los mecanismos correspondientes.

Por tratarse de una declaración de principio que remite su desarrollo a la legislación secundaria, esta reforma no crea fondo, programa ni estructura presupuestal nueva, por lo que su impacto presupuestal es nulo.

VI. Competencia del Congreso de la Unión

Con fundamento en el artículo 135 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el Congreso de la Unión, mediante el voto de las dos terceras partes de los individuos presentes, y previa aprobación de la mayoría de las legislaturas de los estados, puede adicionar o reformar la Constitución.⁹

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS (TEXTO VIGENTE)	CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS (TEXTO PROPUESTO)
Artículo 2o. ...	Artículo 2o. ...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
A. ...	A. ...
I. a XIII. ...	I. a XIII. ...
XIV. Sin correlativo	XIV. Contar con representación política permanente, efectiva y progresiva en el Congreso de la Unión y en las legislaturas de las entidades federativas, en los términos que establezca la ley.
B. al D. ...	B. al D. ...

Decreto por el que se adiciona la fracción XIV al Apartado A del artículo 2o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Único. Se **adiciona** la fracción XIV al Apartado A del artículo 2o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para quedar como sigue:

Artículo 2o. ...

...

...

...

...

...

...

A. ...

I. a XIII.

XIV. Contar con representación política permanente, efectiva y progresiva en el Congreso de la Unión y en las legislaturas de las entidades federativas, en los términos que establezca la ley.

B. a D. ...

Transitorios

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

Segundo. El Congreso de la Unión realizará la consulta previa, libre e informada correspondiente a los pueblos y comunidades indígenas y afromexicanas antes de expedir la legislación reglamentaria a que se refiere la fracción XIV del Apartado A del artículo 2o.

Notas

1 Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2022). Estadísticas a propósito del Día Internacional de los Pueblos Indígenas (comunicado de prensa número 430/22). Inegi,

https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/aproposito/2022/EAP_Pueblosind22.pdf

2 Instituto Nacional Electoral. Candidaturas indígenas: consulta previa, libre e informada, <https://ine.mx/actores-politicos/candidaturas-indigenas-consulta/>

3. Diario Oficial de la Federación (2024, 30 de septiembre). Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del artículo 2o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de pueblos y comunidades indígenas y afromexicanos. https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5739986&fecha=30/09/2024

4 Cámara de Diputados del Congreso de la Unión. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, texto vigente, artículo 2o., Apartado A, fracción X, <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

5 Fundación para el Debido Proceso (2026). La reforma indígena en México: avances, pendientes y retos, <https://dplf.org/la-reforma-indigena-en-mexico-avances-pendientes-y-retos/>

6 Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación, Sala Superior (2021, 24 de febrero). Sentencia SUP-RAP-21/2021 y acumulados, https://www.te.gob.mx/Informacion_juridiccional/sesion_publica/ejecutoria/sentencias/SUP-RAP-0021-2021.pdf

7 Organización Internacional del Trabajo (1989). Convenio 169 sobre Pueblos Indígenas y Tribales en Países Independientes, artículos 6 y 16, <https://www.ilo.org/es/publications/convenio-num-169-de-la-oit-sobre-pueblos-indigenas-y-tribales-declaracion-0>

8 Organización de las Naciones Unidas (2007). Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas, artículo 5, https://www.un.org/esa/socdev/unpfii/documents/DRIPS_es.pdf

9 Cámara de Diputados del Congreso de la Unión. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, texto vigente, artículo 135, <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 2 de septiembre de 2026.

Diputada Rosario del Carmen Moreno Villatoro
(rúbrica)

QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE FOMENTO PARA LA LECTURA Y EL LIBRO, A CARGO DE LA DIPUTADA NATY POOB PIJY JIMÉNEZ VÁSQUEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

Naty Poob Pijy Jiménez Vásquez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, y 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como 6, numeral 1, fracción I, y 77 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía la presente la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman el párrafo séptimo del artículo 2o., las fracciones I y II del artículo 4o., la fracción II y el párrafo último del artículo 6o., y la fracción VIII del artículo 11; y se adicionan los párrafos decimoquinto y decimosexto al artículo 2o., la fracción III al artículo 6o. y la fracción IX al artículo 11 de la Ley de Fomento para la Lectura y el Libro, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

El Estado mexicano tiene la obligación convencional y constitucional de garantizar el derecho a la cultura, a la educación y a la no discriminación bajo un principio de progresividad e inclusión total. La lectura constituye uno de los pilares fundamentales para el desarrollo integral de las personas y para la consolidación de una sociedad democrática, incluyente y participativa. No se trata únicamente de una habilidad instrumental vinculada con los procesos educativos, sino de un derecho cultural que posibilita el ejercicio de otros derechos humanos, como el acceso a la educación, la información, la libertad de expresión, la participación en la vida cultural y el desarrollo de la personalidad. En una democracia constitucional, garantizar el acceso efectivo a la lectura y al libro constituye una obligación positiva del Estado, orientada a reducir las desigualdades sociales y culturales y a ampliar las capacidades de las personas para participar plenamente en la vida pública.¹

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece un amplio marco de protección para estos derechos. El artículo 1o. dispone que todas las autoridades tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos conforme a los principios de universalidad, interdependencia, in-

divisibilidad y progresividad, prohibiendo toda forma de discriminación motivada por origen étnico o nacional, género, edad, discapacidad, condición social, religión, opiniones o cualquier otra que tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.² Este mandato impone al Estado el deber de diseñar políticas públicas incluyentes que eliminen las barreras estructurales que impiden el acceso igualitario a los bienes culturales.

La reforma constitucional en materia de derechos de los pueblos indígenas y afromexicanos fortalece este mandato al reconocerlos como sujetos de derecho público con personalidad jurídica y patrimonio propio, reafirmando la obligación del Estado de garantizar el ejercicio efectivo de sus derechos colectivos, entre ellos la preservación, fortalecimiento y desarrollo de sus lenguas, conocimientos, expresiones culturales y sistemas de transmisión del conocimiento.³ Las políticas de fomento de la lectura deben trascender un modelo homogéneo centrado exclusivamente en la publicación de libros en español y reconocer la diversidad lingüística y cultural que caracteriza a la nación.

El artículo 3o. constitucional reconoce el derecho de toda persona a una educación inclusiva, intercultural y de excelencia, mientras que el artículo 4o. garantiza el derecho de acceso a la cultura y al disfrute de los bienes y servicios que presta el Estado en la materia.⁴ Estos preceptos no pueden interpretarse de manera aislada. La lectura constituye un presupuesto indispensable para el ejercicio de ambos derechos, pues posibilita el acceso al conocimiento, la apropiación crítica de la cultura y la construcción de ciudadanía.

En el ámbito internacional, México ha asumido compromisos jurídicamente vinculantes que obligan a garantizar el acceso universal al libro y a la lectura sin discriminación. La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad establece en su artículo 30 que los Estados Parte deberán asegurar que las personas con discapacidad tengan acceso a materiales culturales en formatos accesibles y adoptar las medidas necesarias para eliminar las barreras que dificultan su participación en la vida cultural (Organización de las Naciones Unidas).⁵ Por su parte, el Tratado de Marrakech de la Organización Mundial de la Propiedad Intelectual reconoce la necesidad de facilitar el acceso a las obras publicadas para las personas con discapacidad visual o con dificultades para acceder al texto impreso.⁶

El Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo y la Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas reconocen el derecho de los pueblos indígenas a revitalizar, utilizar, desarrollar y transmitir a las futuras generaciones sus lenguas, tradiciones orales y manifestaciones culturales.⁷ Tales instrumentos obligan al Estado mexicano a promover la producción editorial en lenguas indígenas y a garantizar que las políticas de fomento a la lectura contribuyan efectivamente a la preservación del patrimonio lingüístico nacional.⁸

La Ley General de Derechos Lingüísticos de los Pueblos Indígenas establece que las lenguas indígenas son lenguas nacionales con la misma validez que el español y reconoce el derecho de sus hablantes a acceder a la educación, la cultura y la información en su propia lengua. Sin embargo, este reconocimiento jurídico aún no se refleja plenamente en la política editorial nacional. La mayor parte de la producción bibliográfica continúa concentrándose en español, mientras que la oferta de materiales de lectura en lenguas indígenas permanece limitada, tanto en diversidad de títulos como en cobertura territorial.

Esta situación adquiere especial relevancia si se considera que México es uno de los países con mayor diversidad lingüística del mundo. De acuerdo con el Instituto Nacional de Lenguas Indígenas, existen 68 agrupaciones lingüísticas y 364 variantes, habladas por millones de personas en todo el territorio nacional.⁹ No obstante, numerosas lenguas enfrentan procesos acelerados de desplazamiento y pérdida de hablantes, situación que la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura ha identificado como uno de los principales riesgos para la conservación del patrimonio cultural inmaterial.¹⁰

En este contexto, el acceso a materiales de lectura en lenguas originarias constituye una herramienta estratégica para fortalecer los procesos de revitalización lingüística y garantizar la transmisión intergeneracional del conocimiento.

A esta problemática se suma la persistencia de profundas desigualdades en el acceso a la lectura, los resultados más recientes del Módulo sobre Lectura, elaborado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía muestran que una proporción significativa de la población mexicana no desarrolla hábitos permanentes de

lectura y que las brechas aumentan entre personas con menores niveles de escolaridad, habitantes de zonas rurales y sectores en condiciones de vulnerabilidad.¹¹ Estas diferencias evidencian que el acceso al libro no depende únicamente de la voluntad individual, sino de condiciones estructurales relacionadas con la disponibilidad de acervos, la infraestructura cultural, la mediación lectora y las condiciones socioeconómicas.

La bibliografía especializada ha demostrado que la lectura constituye un mecanismo privilegiado para fortalecer la cohesión social, el pensamiento crítico y la participación democrática. Paulo Freire sostenía que la lectura del mundo precede a la lectura de la palabra, destacando que los procesos lectores permiten comprender críticamente la realidad y transformarla.¹²

Emilia Ferreiro explica que el acceso a la cultura escrita constituye un requisito para el ejercicio pleno de la ciudadanía,¹³ mientras que Michèle Petit demuestra que la lectura representa un espacio de reconstrucción personal y comunitaria, especialmente en contextos de violencia, exclusión o vulnerabilidad social.¹⁴

En el ámbito de la política cultural, Roger Chartier advierte que el acceso a la lectura no puede limitarse a la disponibilidad física de libros, sino que requiere políticas públicas capaces de garantizar condiciones materiales, simbólicas y sociales para la apropiación del conocimiento.¹⁵ Desde esta perspectiva, el Estado debe asumir un papel activo como garante del derecho a la lectura, especialmente respecto de aquellos sectores históricamente excluidos del acceso a los bienes culturales.

En México, las personas con discapacidad enfrentan obstáculos significativos para acceder al libro y a los servicios bibliotecarios. La producción editorial en sistema Braille, macrotipos, lectura fácil, Lengua de Señas Mexicana, audiolibros y formatos digitales accesibles continúa siendo insuficiente para satisfacer las necesidades de esta población.

Esta situación limita el ejercicio del derecho a la educación, la información y la cultura, y resulta incompatible con el principio de accesibilidad universal previsto en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y en la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad.¹⁶

Asimismo, la niñez y las juventudes requieren políticas diferenciadas de promoción de la lectura que respondan a las transformaciones tecnológicas, culturales y educativas del siglo XXI. La evidencia internacional demuestra que el fortalecimiento de los hábitos lectores durante las primeras etapas de la vida genera impactos positivos en el desarrollo cognitivo, el desempeño escolar, la creatividad y la participación social.¹⁷ Por ello, la mediación lectora y la disponibilidad de materiales pertinentes constituyen elementos indispensables para construir una sociedad lectora.

La presente iniciativa parte del reconocimiento de que el derecho a la lectura debe ejercerse en condiciones de igualdad sustantiva. En consecuencia, propone incorporar de manera expresa los principios de interseccionalidad, equidad social, diversidad lingüística y pertinencia cultural como ejes rectores de la política nacional de fomento a la lectura. La incorporación de estos principios permitirá orientar las acciones del Estado hacia quienes enfrentan mayores barreras para acceder al libro, garantizando una distribución más equitativa de los bienes culturales.

Asimismo, se propone ampliar el concepto jurídico de libro para reconocer expresamente los formatos accesibles y digitales, incorporar definiciones de accesibilidad universal y grupos en situación de vulnerabilidad, así como fortalecer las atribuciones de la Secretaría de Cultura para promover la edición, traducción, distribución y circulación de materiales en lenguas indígenas y formatos asequibles, además de implantar programas permanentes de distribución itinerante en comunidades rurales, indígenas, afromexicanas y zonas de alta marginación.

Estas reformas responden al principio de progresividad previsto en el artículo 1o. Constitucional y contribuyen al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, particularmente los objetivos 4 (educación de calidad), 10 (reducción de las desigualdades), 11 (ciudades y comunidades sostenibles) y 16 (instituciones eficaces e incluyentes).¹⁸

En consecuencia, la iniciativa fortalece el marco jurídico nacional para garantizar que el derecho a la lectura sea una realidad para todas las personas, sin importar su origen étnico, lengua, condición social, edad, discapacidad o lugar de residencia.

La Ley de Fomento para la Lectura y el Libro constituyó en su momento un avance relevante en la articulación de políticas públicas editoriales; sin embargo, su diseño original adolece de un enfoque interseccional.

La distribución y el fomento de la lectura en México se han concentrado históricamente en centros urbanos y en soportes convencionales monolingües (español), lo cual genera una brecha de exclusión estructural que afecta gravemente a las siguientes poblaciones:

- **Pueblos indígenas y afromexicanos:** Pese a la vasta riqueza lingüística del país, la producción de libros bilingües o editados nativamente en lenguas indígenas sigue siendo marginal, limitando los procesos de alfabetización y goce estético en la propia lengua materna.
- **Niñez y juventudes:** Los hábitos de lectura y el acceso al libro requieren de estrategias específicas de mediación lectora acordes a las dinámicas formativas contemporáneas y de entornos comunitarios seguros.
- **Personas con discapacidad:** Hay un déficit crítico en la disponibilidad de acervos públicos adaptados en formatos accesibles (lectura fácil, audiolibros, lengua de señas mexicana y relieve), lo que restringe el derecho a la información y el aprendizaje autónomo.
- **Grupos vulnerables:** Las poblaciones en situación de calle, personas privadas de su libertad o comunidades en condiciones de alta marginación socioeconómica carecen de redes de distribución del libro itinerantes y contextualizadas a su realidad.

La presente reforma propone transformar las directrices generales de la ley para que la equidad sociocultural, la diversidad lingüística y la accesibilidad universal dejen de ser criterios secundarios y se conviertan en ejes obligatorios y transversales para las políticas de fomento a la lectura del Estado mexicano.

A fin de ilustrar con claridad los cambios propuestos y mantener la coherencia técnica con el texto legal vigente, se presenta el siguiente cuadro comparativo:

[illegible]

Por lo expuesto someto a consideración de esta asamblea la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Fomento para la Lectura y el Libro

Único. Se **reforman** el párrafo séptimo del artículo 2o., las fracciones I y II del artículo 4o., la fracción II y el párrafo último del artículo 6o. y la fracción VIII del artículo 11; y se **adicionan** los párrafos decimoquinto y decimosexto al artículo 2o., la fracción III al artículo 6o. y la fracción IX al artículo 11 de la Ley de Fomento para la Lectura y el Libro, para quedar en los siguientes términos:

Artículo 2. Para efectos de la presente ley se entenderá como

...

...

...

...

...

...

Libro: Toda publicación unitaria, no periódica, de carácter literario, artístico, científico, técnico, educativo, informativo o recreativo, impresa o editada en cualquier soporte, lenguaje o código, **incluidos los formatos alternativos y accesibles (tales como sistema Braille, macrotipos, audiolibros, lectura fácil y soportes digitales)**, cuya edición se haga en su totalidad de una sola vez en un volumen o a intervalos en varios volúmenes o fascículos. Comprenderá también los materiales complementarios en cualquier tipo de soporte, incluido el electrónico, que formen, con el libro, un todo unitario que no pueda comercializarse separadamente....

...

...

...

...

...

...

...

...

...

Accesibilidad universal: Las condiciones, medidas y adaptaciones necesarias que deben cumplir los entornos, infraestructuras, contenidos, materiales y soportes para permitir a las personas con discapacidad el acceso, comprensión y disfrute autónomo de la lectura.

Personas y grupos en situación de vulnerabilidad: Aquellas personas o sectores de la población que por motivos de edad, origen étnico, discapacidad, reclusión, situación de movilidad o condiciones socioeconómicas de alta marginación, enfrentan barreras estructurales para el acceso al libro y a la cultura escrita.

Artículo 4. La presente ley tiene por objeto

I. Propiciar la generación de políticas, programas, proyectos y acciones dirigidas al fomento y promoción de la lectura, **bajo criterios de interseccionalidad, equidad social y pertinencia cultural;**

II. Fomentar y estimular la edición, **traducción, salvaguarda**, distribución y comercialización del libro y las publicaciones periódicas, **priorizando las lenguas indígenas y las expresiones culturales afromexicanas;**

III. a VIII. ...

Artículo 6. Corresponde a la Secretaría de Cultura y a la Secretaría de Educación Pública, de manera concurrente y considerando la opinión y propuestas del Consejo Nacional de Fomento para el Libro y la Lectura:

I. Elaborar el Programa de Fomento para el Libro y la Lectura.

II. Poner en práctica las políticas y estrategias contenidas en el programa, estableciendo la coordinación interinstitucional con las instancias de los diferentes órdenes de gobierno, así como con los distintos sectores de la sociedad civil; y

III. Ejecutar programas permanentes para garantizar el acceso equitativo al libro y a la lectura mediante materiales impresos, digitales y accesibles, con especial atención a pueblos y comunidades indígenas y afromexicanas, personas con discapacidad, niñas, niños, adolescentes, personas privadas de la libertad, habitantes de localidades rurales y personas en situación de vulnerabilidad.

El Programa de Fomento para el Libro y la Lectura será expedido por la o el titular de la Secretaría de Cultura.

Artículo 11. Corresponde a la Secretaría de Cultura

I. a VI. ...

VII. Llevar el registro del precio único de libros a partir de la información que le proporcionen los editores e importadores de libros;

VIII. Promover y facilitar el acceso a libros digitales; y

IX. Diseñar e implementar directrices, fondos de apoyo y programas específicos de distribución itinerante de libros, así como la dotación de acervos en formatos accesibles, orientados prioritariamente a comunidades indígenas y afromexicanas, niñez, juventudes, personas con discapacidad y sectores en situación de vulnerabilidad en zonas rurales y urbanas de alta marginación.

Transitorios

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

Segundo. La Secretaría de Cultura, en coordinación con las dependencias integrantes del consejo, dispondrá de un plazo no mayor de ciento ochenta días natu-

rales, contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto, para realizar las adecuaciones normativas e instrumentar el Programa Nacional de Fomento a la Lectura Inclusiva y Accesible.

Tercero. Las erogaciones que se deriven de la aplicación de las disposiciones del presente decreto se sujetarán a la disponibilidad presupuestaria de los ejecutores de gasto competentes para el presente ejercicio fiscal y los subsecuentes. Dichas acciones prioritarias se financiarán de manera progresiva con cargo a los recursos autorizados en los anexos 10 (Erogaciones para el Desarrollo Integral de los Pueblos y Comunidades Indígenas), 14 (recursos para la atención a grupos vulnerables), 17 (erogaciones para el desarrollo de los jóvenes) y 18 (recursos para la atención de niñas, niños y adolescentes) del Presupuesto de Egresos de la Federación conforme a las normativas aplicables.

Notas

1. Sen, A. (1999). *Desarrollo y libertad*. Anchor Books.
2. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (2024). Diario Oficial de la Federación, <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>
3. Ídem.
4. Ídem.
5. Organización de las Naciones Unidas (2006). Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, <https://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf>
6. Organización Mundial de la Propiedad Intelectual (2013). Tratado de Marrakech para facilitar el acceso a las obras publicadas a las personas ciegas, con discapacidad visual o con otras dificultades para acceder al texto impreso, <https://www.wipo.int/treaties/es/ip/marrakesh/>
- 7 Organización Internacional del Trabajo (1989). Convenio 169 de la OIT sobre pueblos indígenas y tribales en países independientes, https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEX-PUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C169
- 8 Organización de las Naciones Unidas (2007). Declaración de las Naciones Unidas sobre los derechos de los pueblos indígenas, https://www.un.org/esa/socdev/unpfi/documents/DRIPS_es.pdf
9. Instituto Nacional de Lenguas Indígenas (2023). Catálogo de las lenguas indígenas nacionales: variantes lingüísticas de México con sus autodenominaciones y referencias geoestadísticas, <https://www.inali.gob.mx/catalogo-2023>
- 10 Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (2021). El futuro de la educación y las competencias: Proyecto Educación 2030, <https://www.oecd.org/education/2030-project/>
- 11 Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2024). Módulo sobre Lectura 2024. Inegi, <https://www.inegi.org.mx/programas/molec/>
- 12 Freire, P. (1970). *Pedagogía del oprimido*. Siglo XXI Editores.
- 13 Ferreira, E. (2001). *Pasado y presente de los verbos leer y escribir*. Fondo de Cultura Económica.
- 14 Petit, M. (2009). *El arte de la lectura en tiempos de crisis*. Océano.
- 15 Chartier, R. (1994). *El orden de los libros: lectores, autores, bibliotecas en Europa entre los siglos XIV y XVIII*. Gedisa.
- 16 Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, 13 de diciembre de 2006, <https://www.un.org/development/desa/disabilities-es/convencion-sobre-los-derechos-de-las-personas-con-discapacidad-2.html>
- 17 Ibidem.
- 18 Organización de las Naciones Unidas (2015). *Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*, <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/development-agenda/>

Salón de sesiones del Congreso de la Unión,
a 2 de septiembre de 2026.

Diputada Naty Poob Pijy Jiménez Vásquez (rúbrica)

QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY FEDERAL PARA EL FOMENTO DE LA MICROINDUSTRIA Y LA ACTIVIDAD ARTESANAL, A CARGO DE LA DIPUTADA NATY POOB PIJY JIMÉNEZ VÁSQUEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

Naty Poob Pijy Jiménez Vásquez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, y 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como 6, numeral 1, fracción I, y 77 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía la presente la iniciativa con proyecto de decreto, por el que se reforman el primer párrafo y las fracciones IV y V del artículo 7o., y los incisos D) y E) de la fracción IX del artículo 37; y se adicionan las fracciones VII y VIII al artículo 7o. y el inciso F) a la fracción IX del artículo 37 de la Ley Federal para el Fomento de la Microindustria y la Actividad Artesanal, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

El Estado mexicano tiene el mandato constitucional de promover el desarrollo económico sustentable e inclusivo, garantizando al mismo tiempo los derechos culturales de la población. La riqueza artesanal de México constituye uno de los pilares históricos de la identidad nacional y uno de los principales vehículos mediante los cuales los pueblos indígenas, afromexicanos y las comunidades tradicionales transmiten conocimientos, técnicas, símbolos, valores y formas de organización social construidas durante siglos. Las artesanías no representan únicamente bienes susceptibles de intercambio económico; constituyen expresiones materiales del patrimonio cultural inmaterial, depositarias de memorias colectivas, cosmovisiones, conocimientos ecológicos tradicionales y procesos creativos que fortalecen la cohesión comunitaria y la diversidad cultural del país.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce que el Estado mexicano tiene la obligación de promover un desarrollo nacional integral, incluyente y sustentable. En ese sentido, el artículo 25 establece que corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable, fortaleciendo la soberanía de la Nación y su régimen democrático mediante el crecimen-

to económico, el empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza.¹ La actividad artesanal forma parte de esta estrategia de desarrollo, al constituir una fuente de empleo, autoocupación y generación de ingresos para miles de familias en comunidades rurales, indígenas y afromexicanas.

El artículo 2o. constitucional reconoce a los pueblos y las comunidades indígenas y afromexicanas como sujetos de derecho público y obliga a las autoridades a promover el desarrollo regional, el fortalecimiento de sus actividades económicas y la preservación de sus culturas, lenguas, conocimientos y formas tradicionales de organización.²

La producción artesanal constituye precisamente uno de los mecanismos mediante los cuales estos pueblos ejercen su derecho a conservar y desarrollar su patrimonio cultural, así como a participar en condiciones de igualdad en la vida económica nacional.

El artículo 4o. constitucional reconoce el derecho de toda persona al acceso a la cultura y al disfrute de los bienes y servicios que presta el Estado en la materia, imponiendo a los poderes públicos el deber de promover los medios para la difusión y el desarrollo de la cultura, atendiendo la diversidad cultural del país.³

La Suprema Corte de Justicia de la Nación ha sostenido que los derechos culturales poseen naturaleza fundamental y constituyen elementos indispensables para garantizar el libre desarrollo de la personalidad, la identidad colectiva y la participación democrática.⁴ Desde esta perspectiva, las políticas públicas dirigidas al fortalecimiento de las actividades artesanales no constituyen únicamente programas de fomento económico, sino instrumentos para garantizar derechos humanos reconocidos constitucionalmente.

En el ámbito internacional, México ha asumido múltiples compromisos que obligan a proteger las expresiones culturales tradicionales. La Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas reconoce el derecho de los pueblos indígenas a mantener, controlar, proteger y desarrollar su patrimonio cultural, sus conocimientos tradicionales y sus expresiones culturales. De igual forma, el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo establece la obligación de los Estados de adoptar medidas especiales para salvaguardar las instituciones,

actividades económicas y culturas de los pueblos indígenas.⁵

En materia cultural destacan igualmente la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial de la UNESCO (2003) y la Convención sobre la Protección y Promoción de la Diversidad de las Expresiones Culturales (2005), ambas ratificadas por el Estado mexicano, las cuales reconocen que los conocimientos tradicionales y las expresiones culturales constituyen un patrimonio vivo cuya preservación requiere políticas públicas permanentes, financiamiento suficiente y mecanismos institucionales de transmisión intergeneracional.⁶

Desde la perspectiva económica, las artesanías representan uno de los componentes más dinámicos de la economía cultural mexicana. De acuerdo con la Cuenta Satélite de la Cultura de México elaborada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, el sector cultural aporta alrededor de 2.7 por ciento del producto interno bruto nacional, mientras que las artesanías participan con una proporción significativa del valor agregado generado por dicho sector, consolidándose como una de las actividades económicas de mayor relevancia dentro de las industrias culturales y creativas.⁷

No obstante, la mayor parte de las personas artesanas continúa enfrentando condiciones estructurales de vulnerabilidad. Diversos diagnósticos elaborados por el Fondo Nacional para el Fomento de las Artesanías (Fonart), la Secretaría de Cultura y organismos internacionales muestran que una proporción considerable de la producción artesanal se comercializa mediante intermediarios, quienes concentran buena parte del valor económico generado por las piezas, reduciendo significativamente los ingresos de quienes las elaboran. Esta situación limita la sostenibilidad económica de los talleres familiares, dificulta la incorporación de nuevas generaciones y acelera la desaparición de técnicas tradicionales.

Hasta 2021, las actividades que más aportaban al producto interno bruto del sector artesanal en México eran el comercio de artesanías, así como la producción de fibras vegetales y textiles, con participaciones de 35.5 y 17.9 por ciento, respectivamente. No obstante, para el primer trimestre de 2026, la fuerza laboral dedicada a la ocupación de “artesanos y confeccionado-

res de productos textiles” registró una disminución de 13.8 en comparación con el cuarto trimestre de 2025.⁸

La producción artesanal en México abarca una amplia diversidad de ramas, entre las que se incluyen: alfarería y cerámica; fibras vegetales y textiles; madera; maque y laca; instrumentos musicales y juguetería; cartón y papel; plástica popular; cerería y pirotecnia; metalistería; joyería y orfebrería; lapidaria, cantería y vidrio; talabartería y marroquinería; así como alimentos y dulces típicos.

A ello se suma la competencia desleal derivada de la importación y comercialización de productos industrializados que imitan diseños tradicionales sin respetar su origen comunitario, fenómeno que ha sido identificado por la Organización Mundial de la Propiedad Intelectual como una de las principales amenazas para la protección de los conocimientos tradicionales y las expresiones culturales indígenas.⁹

La problemática adquiere una dimensión aún más compleja cuando se considera el envejecimiento progresivo de las personas portadoras de los saberes artesanales. Diversos estudios del Fonart y de la UNESCO advierten que numerosas técnicas tradicionales de alfarería, textilería, laca, fibras vegetales, talla en madera, metalistería y lapidaria enfrentan un riesgo creciente de desaparición debido a la falta de incentivos económicos para que niñas, niños y jóvenes continúen los procesos de aprendizaje comunitario. La transmisión de estos conocimientos constituye una condición indispensable para garantizar la continuidad del patrimonio cultural inmaterial.

En este contexto, las ferias y exposiciones artesanales adquieren una importancia estratégica. Más allá de representar espacios de comercialización, constituyen mecanismos de encuentro intercultural, intercambio de conocimientos, fortalecimiento del turismo cultural y difusión del patrimonio mexicano. La experiencia comparada demuestra que los países que han consolidado calendarios nacionales permanentes de ferias artesanales han logrado incrementar la visibilidad internacional de sus productos, fortalecer las economías locales y favorecer la transmisión de conocimientos entre generaciones.

Sin embargo, la Ley Federal para el Fomento de la Microindustria y la Actividad Artesanal conserva una re-

gulación limitada respecto de estos instrumentos. El marco vigente establece únicamente facultades potestativas para promover ferias y exposiciones, sin generar obligaciones institucionales de carácter permanente ni mecanismos de coordinación entre la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México. Esta ausencia normativa reduce el alcance de las políticas públicas y limita la continuidad de las estrategias de promoción artesanal.¹⁰

Por ello, la presente iniciativa propone transformar las facultades discrecionales actualmente previstas en obligaciones expresas para las autoridades competentes, incorporando mecanismos permanentes para la preservación de técnicas artesanales en riesgo de desaparición, fortaleciendo la coordinación intergubernamental y estableciendo un calendario nacional permanente de ferias y exposiciones artesanales que garantice espacios continuos de comercialización, difusión cultural y transmisión intergeneracional de conocimientos.

Estas reformas se encuentran plenamente alineadas con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, particularmente con los objetivos relativos al trabajo decente y crecimiento económico (ODS 8), reducción de las desigualdades (ODS 10), ciudades y comunidades sostenibles (ODS 11) y producción y consumo responsables (ODS 12), reconociendo que la economía artesanal constituye un componente estratégico para impulsar un desarrollo territorial incluyente, sostenible y culturalmente pertinente.¹¹

En consecuencia, la iniciativa no sólo actualiza una ley expedida hace más de tres décadas para adecuarla a la evolución constitucional e institucional del Estado mexicano, sino que fortalece el marco jurídico destinado a proteger una de las expresiones más valiosas de la diversidad cultural del país, garantizando mejores condiciones para la preservación del patrimonio cultural inmaterial, el fortalecimiento de las economías comunitarias y el ejercicio efectivo de los derechos culturales de los pueblos y comunidades que históricamente han dado identidad a México.

La presente iniciativa busca modificar el artículo 7o. y el artículo 37 de la Ley para cumplir con tres propósitos fundamentales:

1. Actualización técnico-jurisdiccional: Homologar la redacción legal incorporando a las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en la coordinación de la aplicación de la ley.
2. Preservación Activa: Mandatar expresamente a la Secretaría la creación de mecanismos y programas dedicados al rescate y salvaguarda de técnicas artesanales en riesgo de desaparición.
3. Comercialización Permanente: Convertir la facultad optativa de la Comisión Intersecretarial en una obligación coordinada con los gobiernos locales para establecer un calendario anual, permanente y obligatorio de ferias y exposiciones a nivel nacional e internacional.

A fin de ilustrar con claridad los cambios propuestos y mantener la coherencia técnica con el texto legal vigente, se presenta el siguiente cuadro comparativo:

LEY FEDERAL PARA EL FOMENTO DE LA MICROINDUSTRIA Y LA ACTIVIDAD ARTESANAL	
TEXTO VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
ARTICULO 7º.- La Secretaría, con la participación, en su caso, de las demás dependencias y entidades competentes de la Administración Pública Federal, así como de los Gobiernos de los Estados y Municipios, procurará la aplicación y vigilará el cumplimiento de esta Ley y, en particular, realizará lo siguiente:	ARTICULO 7º.- La Secretaría, con la participación, en su caso, de las demás dependencias y entidades competentes de la Administración Pública Federal, así como de los Gobiernos de las entidades federativas, Municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, procurará la aplicación y vigilará el cumplimiento de esta Ley y, en particular, realizará lo siguiente:
I. a III. ...	I. a III. ...
IV.- Impulsar las áreas de investigación y de aplicación de técnicas de mejoramiento para el fomento y desarrollo de la producción artesanal;	IV.- Impulsar las áreas de investigación y de aplicación de técnicas de mejoramiento para el fomento, desarrollo, preservación e intercambio intergeneracional de la producción artesanal;
V.- Promoverá la participación del sector turístico en el desarrollo de acciones que permitan a las microindustrias en regiones turísticas mejorar su desempeño en la producción artesanal, y	V.- Promover la participación del sector turístico en el desarrollo de acciones que permitan a las microindustrias en regiones turísticas mejorar su desempeño en la producción artesanal;
VI.- Podrá establecer programas emergentes de apoyo a la microindustria y la actividad artesanal en caso de que sea emitida una declaratoria de emergencia o desastre, que imposibiliten su desarrollo total o parcial.	VI.- Podrá establecer programas emergentes de apoyo a la microindustria y la actividad artesanal en caso de que sea emitida una declaratoria de emergencia o desastre, que imposibiliten su desarrollo total o parcial;
Sin correlativo	VII.- Implementar mecanismos y programas específicos orientados a la salvaguarda, conservación y preservación activa de las técnicas productivas y saberes artesanales tradicionales en riesgo de desaparición, y

Sin correlativo	VIII.- Promover y coordinar con las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales la realización permanente, periódica y calendarizada de exposiciones y ferias artesanales regionales.
ARTICULO 37.- Para lograr los objetivos y finalidades establecidos en este ordenamiento, la Comisión realizará las siguientes funciones:	ARTICULO 37.- Para lograr los objetivos y finalidades establecidos en este ordenamiento, la Comisión realizará las siguientes funciones:
I. a VIII. ...	I. a VIII. ...
IX.- Fomentar la producción de artesanías, para lo cual podrá:	IX.- Fomentar la producción de artesanías, para lo cual podrá:
A) a C) ...	A) a C) ...
D). Propiciar la concentración regional de la producción artesanal con el fin de facilitar su promoción, a través de la celebración de ferias y exposiciones, a nivel nacional e internacional, conforme a las disposiciones aplicables, y	D). Propiciar la concentración regional de la producción artesanal con el fin de facilitar su promoción, a través de la celebración de ferias y exposiciones, a nivel nacional e internacional, conforme a las disposiciones aplicables, y
E). Proponer mecanismos para la inclusión de aquellos artesanos que, sin estar formalmente constituidos como una microindustria, su actividad económica y comercial recae en la elaboración de artesanías.	E). Proponer mecanismos para la inclusión de aquellos artesanos que, sin estar formalmente constituidos como una microindustria, su actividad económica y comercial recae en la elaboración de artesanías.
Sin correlativo	F). Diseñar e instrumentar convocatorias periódicas de estímulos económicos y talleres de capacitación para incentivar la transmisión de saberes artesanales tradicionales hacia las nuevas generaciones.
X. ...	X. ...

Por lo expuesto someto a consideración de esta asamblea la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Federal para el Fomento de la Microindustria y la Actividad Artesanal

Único. Se **reforman** el primer párrafo y las fracciones IV y V del artículo 7o., así como los incisos D) y E) de la fracción IX del artículo 37; y se **adicionan** las fracciones VII y VIII al artículo 7o., y el inciso F) a la fracción IX del artículo 37 de la Ley Federal para el Fomento de la Microindustria y la Actividad Artesanal, para quedar en los siguientes términos:

Artículo 7o. La secretaría, con la participación, en su caso, de las demás dependencias y entidades competentes de la administración pública federal, así como de los gobiernos de las **entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México**, procurará la aplicación y vigilará el cumplimiento de esta ley y, en particular, realizará lo siguiente:

I. a III. ...

IV. Impulsar las tareas de investigación y de aplicación de técnicas de mejoramiento para el fomento, desarrollo, **preservación e intercambio intergeneracional** de la producción artesanal;

V. Promover la participación del sector turístico en el desarrollo de acciones que permitan a las microindustrias en regiones turísticas mejorar su desempeño en la producción artesanal;

VI. Podrá establecer programas emergentes de apoyo a la microindustria y la actividad artesanal en caso de que sea emitida una declaratoria de emergencia o desastre, que imposibiliten su desarrollo total o parcial;

VII. Implementar mecanismos y programas específicos orientados a la salvaguarda, conservación y preservación activa de las técnicas productivas y saberes artesanales tradicionales en riesgo de desaparición; y

VIII. Promover y coordinar con las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales la realización permanente, periódica y calendarizada de exposiciones y ferias artesanales regionales.

Artículo 37. ...

I. a VIII. ...

IX. Fomentar la producción de artesanías, para lo cual podrá

A) a C) ...

D) Propiciar la concentración regional de la producción artesanal con el fin de facilitar su promoción, a través de la **programación y realización fija, permanente y obligatoria de ferias y exposiciones artesanales**, a nivel nacional e internacional, conforme a las disposiciones aplicables;

E) Proponer mecanismos para la inclusión de aquellos artesanos que, sin estar formalmente constituidos como una microindustria, su actividad económica y comercial recae en la elaboración de artesanías; y

F) Diseñar e instrumentar convocatorias periódicas de estímulos económicos y talleres de capacitación para incentivar la transmisión de saberes artesanales tradicionales hacia las nuevas generaciones.

X. ...

Transitorios

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

Segundo. La Secretaría de Economía, en coordinación con la Comisión Intersecretarial para el Fomento de la Microindustria, dispondrá de un plazo no mayor de ciento ochenta días naturales, contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto, para expedir el Reglamento del Calendario Nacional Permanente de Ferias y Exposiciones Artesanales.

Tercero. Las erogaciones que se generen con motivo de la entrada en vigor de este decreto se sujetarán a la disponibilidad presupuestaria de los ejecutores de gasto responsables para el ejercicio fiscal vigente y los subsecuentes, de conformidad con los lineamientos aplicables y con especial observancia a los recursos previstos en el Anexo 10 (Erogaciones para el Desarrollo Integral de los Pueblos y Comunidades Indígenas) del Presupuesto de Egresos de la Federación.

Notas

1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Diario Oficial de la Federación, 2026.

2 Ídem.

3 Ídem.

4 Revisión en incidente de suspensión 4/2025 (Suprema Corte de Justicia de la Nación, 26 de marzo de 2026).

5 Organización Internacional del Trabajo (1989). Convenio sobre pueblos indígenas y tribales, 1989 (número 169), https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_INSTRUMENT_ID:312314

6 Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (2006). *La artesanía latinoamericana como factor de desarrollo económico, social y cultural*. Oficina Regional de Cultura de la UNESCO para América Latina y el Caribe.

7 Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2024). *Cuenta Satélite de la Cultura de México 2023: indicadores económicos y del sector artesanal*. Inegi.

8 Secretaría de Economía (2026). Artesanos y Trabajadores en la Elaboración de Productos Textiles: salarios, diversidad, industrias e informalidad laboral. Data México, <https://www.economia.gob.mx/datamexico/es/profile/occupation/artesanos-y-trabajadores-en-la-elaboracion-de-productos-textiles>

9 Organización Mundial de la Propiedad Intelectual (2026), <https://www.wipo.int/portal/es/>

10 Ley Federal para el Fomento de la Microindustria y la Actividad Artesanal (1988). Diario Oficial de la Federación. Última reforma publicada el 27 de marzo de 2023.

11 Naciones Unidas (2018, 22 de agosto). Objetivos y metas de desarrollo sostenible. Desarrollo Sostenible, <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/sustainable-development-goals/>

Salón de sesiones del Congreso de la Unión,
a 2 de septiembre de 2026.

Diputada Naty Poob Pijy Jiménez Vásquez (rúbrica)

QUE ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES AL ARTÍCULO 61 DE LA LEY GENERAL DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD PÚBLICA, PARA FORTALECER EL RÉGIMEN DE SEGURIDAD SOCIAL DEL PERSONAL DE SEGURIDAD PÚBLICA MEDIANTE LA CREACIÓN DE ESQUEMAS DE BECAS EDUCATIVAS PARA SUS HIJAS E HIJOS, ASÍ COMO COBERTURAS COMPLEMENTARIAS PARA SUS FAMILIAS O PERSONAS BENEFICIARIAS EN CASO DE FALLECIMIENTO O INCAPACIDAD TOTAL O PERMANENTE DERIVADA DEL CUMPLIMIENTO DE SUS FUNCIONES, A CARGO DE LA DIPUTADA JESSICA SAIDEN QUIROZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

La que suscribe, Jessica Saiden Quiroz, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración del pleno de esta soberanía la presente iniciativa, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

Planteamiento del problema

La seguridad pública constituye una función esencial del Estado para salvaguardar la vida, las libertades, la integridad y el patrimonio de las personas. En dicha labor, las y los integrantes de las instituciones de seguridad desempeñan una tarea de alto riesgo, actuando con valentía, compromiso y vocación de servicio en beneficio de la ciudadanía.

No obstante, las condiciones de riesgo inherentes al servicio policial generan escenarios en los que las familias de las y los elementos enfrentan vulnerabilidades económicas, sociales y educativas particularmente cuando el elemento fallece en cumplimiento del deber o como consecuencia de actos relacionados con su servicio.

Por ello resulta indispensable que el Estado no sólo reconozca la labor de las y los elementos de seguridad mediante reconocimientos institucionales, sino a través de políticas públicas concretas que fortalezcan sus condiciones de vida y generen incentivos reales para su profesionalización, permanencia y desarrollo.

De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi) y el Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, en México hay aproximadamente 291 mil 200 policías estatales y municipales: 128 mil 773 del ámbito estatal y 162 mil 427 del municipal.¹

El promedio nacional es de apenas 0.97 policías estatales por cada mil habitantes, cifra inferior a estándares internacionales recomendados para garantizar condiciones óptimas de seguridad pública, lo que evidencia la necesidad de fortalecer institucionalmente a las corporaciones de seguridad pública y mejorar las condiciones laborales y sociales de sus integrantes.

De acuerdo con el documento “Policías abatidos: el riesgo de servir a la seguridad pública en México”, elaborado por el Inegi, entre 2013 y 2018 se registraron 802 policías abatidos en el país en cumplimiento de su deber, principalmente por heridas de arma de fuego y en contextos relacionados con el combate a la delincuencia.²

El Inegi reportó que en 2023 fallecieron 458 personas adscritas a instituciones de seguridad pública estatales en México; sin embargo, las estadísticas oficiales incluyen diversas causas de muerte, sin distinguir de manera específica cuántos casos ocurrieron estrictamente en cumplimiento del deber.³

Adicionalmente, debe considerarse que la función de seguridad pública implica una exposición permanente a riesgos físicos, emocionales y familiares que no siempre se reflejan en las estadísticas administrativas. Las jornadas extensas, la atención de emergencias, el contacto directo con hechos violentos y la posibilidad real de perder la vida en servicio hacen necesario que las políticas de seguridad pública incorporen una visión integral de bienestar policial.

Esto supone avanzar en esquemas de seguridad social, atención psicológica, seguros de vida, apoyo a familias, vivienda, becas para hijas e hijos, capacitación continua y estímulos al desempeño, de manera que el reconocimiento a las y los elementos no sea únicamente simbólico, sino material, permanente y verificable.⁴

Fortalecer las condiciones laborales de las corporaciones policiales también constituye una medida de segu-

ridad pública. Una policía con mejores condiciones de ingreso, permanencia, profesionalización y desarrollo institucional cuenta con mayores incentivos para consolidar una carrera policial estable, reducir la rotación de personal, fortalecer la confianza ciudadana y disminuir riesgos de corrupción, abandono del servicio o debilitamiento operativo.

El Modelo Nacional de Policía y Justicia Cívica de 2020 reconoce que la profesionalización, la carrera policial, la capacitación y la mejora de las condiciones laborales son componentes indispensables para fortalecer las capacidades de las policías estatales y municipales.⁵

Contexto local

Diversas entidades federativas han implantado mecanismos de apoyo educativo dirigidos a las familias de las y los integrantes de las instituciones de seguridad pública, reconociendo la importancia de fortalecer su desarrollo integral y garantizar mejores condiciones de vida.

En el Estado de Jalisco, el gobierno estatal puso en marcha el programa “legado”, mediante el que se otorgan becas hasta del 100 por ciento para cursar estudios en instituciones privadas de educación superior a las hijas e hijos de elementos de seguridad pública, incluyendo apoyos complementarios que facilitan su permanencia académica. Este programa ha sido reconocido como una política pública innovadora para dignificar la labor policial y brindar certeza a sus familias.⁶

En Yucatán se han implantado programas de becas de educación superior dirigidos a hijas e hijos de elementos de seguridad pública, permitiendo que accedan a instituciones públicas y privadas mediante apoyos económicos y exenciones en colegiaturas, fortaleciendo con ello la movilidad social y las oportunidades de profesionalización de este sector.⁷

Estos precedentes demuestran la eficacia la viabilidad administrativa, financiera y social de implementar acciones, armonizando las políticas públicas locales con las mejores prácticas nacionales en materia de bienestar policial y protección familiar.

En Nuevo León se aprobó el 20 de septiembre del 2023 una reforma en la que se otorgaran becas a 100

por ciento a partir de nivel medio superior y superior hasta concluir sus estudios a los hijos de policías fallecidos en el cumplimiento de su deber.⁸

Asimismo, en el Estado de México, la Gobernadora del Estado entregó cheques para becas de hijas e hijos de policías caídos en cumplimiento de su deber; así como, el equivalente de vivienda.⁹

Tamaulipas cuenta con una beca dirigida a los alumnos hijos de policías con funciones de operación policial, custodios o caídos en el cumplimiento de su deber, que se encuentren realizando sus estudios en instituciones públicas o privadas en los niveles de primaria, secundaria, media superior y superior del sistema Educativo Nacional.¹⁰

Experiencia internacional

a) Becas implantadas para hijos de personal de seguridad pública

A nivel internacional, tenemos el registro de países y sistemas jurídicos que han reconocido la necesidad de implementar mecanismos de protección para las familias de integrantes de instituciones de seguridad pública fallecidos en cumplimiento del deber, particularmente mediante programas de becas y apoyos académicos dirigidos a sus hijas e hijos.

Por ejemplo, en Puerto Rico existe un marco normativo que crea en los libros del Departamento de Hacienda, un fondo especial, no sujeto a año fiscal determinado, distinto y separado de todo otro dinero o fondos del Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, el “Fondo de Becas para Hijos de Miembros del Cuerpo de la Policía”, en adelante denominado “Fondo”.¹¹

Por su parte, en Canadá existen programas institucionales y fondos especializados de apoyo educativo dirigidos a familiares integrantes de cuerpos de seguridad y mecanismos de asistencia académica para familias vinculadas al servicio público de seguridad, reflejando una tendencia internacional orientada al fortalecimiento del bienestar institucional y reconocimiento social.¹²

b) Becas implementadas para hijos de personal de seguridad pública caídos en el cumplimiento de su deber

En Colombia hay el Fondo Educativo para hijos de miembros de la fuerza pública muertos en operaciones llevadas a cabo en el marco del cumplimiento de su deber como miembros de la fuerza pública.

El Fondo está vinculado al Ministerio de Educación y es administrado por el Instituto Colombiano de Crédito Educativo y Estudios Técnicos en el Exterior. El fondo tiene por objeto otorgar becas y/o créditos a los hijos de los miembros de la fuerza pública muertos en operaciones llevadas a cabo en el marco del cumplimiento de su deber como miembros de la fuerza pública, para realizar estudios de educación superior a nivel de pregrado, en la República de Colombia.¹³

Finalmente, en los Estados Unidos de América, distintos estados y organizaciones vinculadas a cuerpos de seguridad y emergencia cuentan con programas de asistencia educativa para descendientes de policías, bomberos y miembros de fuerzas de seguridad caídos en servicio.¹⁴

Agenda 2030



Ahora bien, no debemos perder de vista que la presente iniciativa se enmarca en los compromisos internacionales de los que México forma parte. En específico atiende los mandamientos que nacen de la Agenda 2030 de la Organización de las Naciones Unidas (ONU),¹⁵ lo que justifica plenamente su atención prioritaria en políticas públicas, reformas legales y estrategias de prevención.

Particularmente, esta propuesta se vincula principalmente con tres Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030:

ODS 8: Trabajo decente y crecimiento económico. La presente iniciativa busca el fortalecimiento de las prestaciones y apoyos institucionales para las personas servidoras públicas encargadas de la seguridad pública incentiva la permanencia, profesionalización y dignificación de la función policial.

ODS 10: Reducción de las desigualdades. La presente iniciativa atiende de manera directa las desigualdades estructurales que enfrentan las familias de las y los integrantes de las instituciones de seguridad pública, acceso desigual a oportunidades educativas y condiciones de vulnerabilidad ocasionadas por el fallecimiento del elemento en cumplimiento del deber.

ODS 16: Paz, justicia e instituciones sólidas. La presente iniciativa contribuye al fortalecimiento de instituciones sólidas, eficaces e inclusivas, en concordancia con el objetivo 16 de la agenda 2030, al establecer mecanismos de apoyo social y educativo que dignifican la función policial y fortalecen el sentido de pertenencia institucional.

Vinculación con la política pública del Poder Ejecutivo Federal

Esta propuesta guarda congruencia con la Estrategia Nacional de Seguridad Pública 2024-2030, presentada por el secretario Omar García Harfuch, la cual establece como ejes prioritarios la atención a las causas de la violencia, el fortalecimiento de las instituciones de seguridad, la coordinación interinstitucional y la consolidación de corporaciones de seguridad pública más profesionales y cercanas a la ciudadanía.

El gobierno de México ha impulsado acciones orientadas a robustecer el modelo nacional de seguridad pública mediante el fortalecimiento operativo e institucional del Secretario de Seguridad y Protección Ciudadana, así como la implantación de políticas de bienestar y pacificación social encabezadas por la presidenta Claudia Sheinbaum Pardo.

La presente iniciativa contribuye directamente a dichos objetivos nacionales al reconocer que la estabilidad, profesionalización y compromiso de las y los integrantes de las instituciones de seguridad pública, no puede desvincularse del bienestar de sus familias.

Por ello, garantizar apoyos educativos y alimentarios para hijas e hijos de personal de seguridad pública representa una medida de justicia social, fortalecimiento institucional y consolidación de una política de seguridad más humanista, centrada no solo en el combate a la violencia, sino también en la dignificación de quienes diariamente protegen al pueblo.

Contenido de la propuesta

La presente iniciativa propone reformar el artículo 61 de la Ley General del Sistema Nacional de Seguridad Pública, con el propósito de fortalecer el régimen de seguridad social del personal de seguridad pública y reconocer, de manera expresa, apoyos educativos y familiares para quienes desempeñan funciones de seguridad pública en los tres órdenes de gobierno.

La propuesta plantea que las hijas e hijos del personal de seguridad pública puedan acceder a becas educativas desde el nivel básico hasta el nivel superior, mediante la coordinación entre instituciones de seguridad, autoridades educativas y los tres órdenes de gobierno. Para ello, se prevé la posibilidad de celebrar convenios de colaboración y constituir fondos concurrentes que permitan contar con recursos suficientes para apoyar la continuidad escolar de las familias de las y los elementos de seguridad pública.

La iniciativa establece que dichas becas puedan cubrir, al menos, conceptos como inscripción, colegiatura cuando proceda, materiales escolares esenciales y apoyos complementarios, conforme a la normativa aplicable. Con ello se busca que la educación de las hijas e hijos de elementos de seguridad pública no dependa únicamente de la capacidad económica familiar, sino que sea respaldada como parte de una política pública de reconocimiento al riesgo y responsabilidad de la función policial.

La propuesta también fortalece los seguros para las familias o personas beneficiarias del personal de seguridad pública, al señalar que deberán considerar recursos destinados a cubrir alimentos o apoyos básicos para las personas beneficiarias, particularmente en casos de fallecimiento o incapacidad total o permanente derivados del cumplimiento del deber.

Finalmente, la iniciativa incorpora un régimen transitorio para ordenar su implementación. Se prevé que el

Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, en coordinación con la Secretaría de Educación Pública y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, emita lineamientos generales en un plazo de ciento ochenta días naturales; que las entidades federativas y municipios realicen adecuaciones administrativas; y que se celebren convenios de coordinación para definir aportaciones, metas de cobertura, mecanismos de dispersión, seguimiento, comprobación, interoperabilidad, trazabilidad del gasto y prevención de duplicidades.

En síntesis, el propósito es reconocer y fortalecer prestaciones sociales complementarias en favor del personal de seguridad pública; tal y como, a continuación, se describe:

Ley General del Sistema Nacional de Seguridad Pública	
Texto vigente	Texto propuesto
Artículo 61. Los servicios que preste el personal de seguridad pública deberán realizarse en condiciones dignas y socialmente útiles, sin discriminación por motivo alguno y tutelando el acceso a las mismas oportunidades, procurando en todo momento la igualdad sustantiva.	Artículo 61. ...
La remuneración del personal de seguridad pública deberá ser acorde con la calidad y riesgo de sus funciones, rango y puestos respectivos, así como en las comisiones que cumplan, tomando en cuenta para su determinación las bases que emita el Secretariado Ejecutivo en materia de salario digno y condiciones laborales.	...
Queda prohibida la contratación de personal para ejercer funciones policiales bajo esquemas de subcontratación o de aquellas modalidades que restrinjan el goce de las prestaciones y regímenes de seguridad social previstos en esta Ley.	...
Los sistemas de seguridad social del personal de seguridad pública deberán contemplar, como mínimo, servicios médicos, hospitalarios, incapacidades, pensiones por invalidez y vida, fondos para retiro, vivienda, prestaciones sociales como guarderías, becas, apoyos para sus familiares, protecciones de riesgos de trabajo, y licencias de maternidad y paternidad.	...
Sin correlativo.	Para efectos del párrafo anterior, el personal de seguridad pública disfrutará de becas para sus hijas e hijos desde el nivel básico hasta el superior. Por lo que, las instituciones competentes, en coordinación con las autoridades educativas de los tres órdenes de gobierno, promoverán la celebración de convenios de colaboración y, en su caso, la constitución de fondos concurrentes destinados a garantizar la suficiencia de recursos, que garanticen la totalidad de estudios de las hijas e hijos de elementos de seguridad pública.
Sin correlativo.	Las becas cubrirán, al menos, inscripción, colegiatura cuando proceda, materiales escolares esenciales y apoyos complementarios establecidos en la normativa aplicable.
No conformidad con lo dispuesto en el artículo 123 apartado 8, fracción III, segundo párrafo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las autoridades de los tres órdenes de gobierno deberán establecer y fortalecer los sistemas de seguridad social, salidas y reconocimientos del personal de seguridad pública a que refiere dicha disposición constitucional, a través de sistemas complementarios que comprendan seguros para sus familias o personas beneficiarias en caso de fallecimiento o incapacidad total o permanente ocurrida en el cumplimiento de sus funciones.	...
Sin correlativo.	Los seguros para las familias o personas beneficiarias, deberán contemplar los recursos necesarios que cubran sus alimentos, bajo la amplitud que detalla la legislación civil vigente.
Tratándose del personal militar de la Guardia Nacional, se estará a lo previsto en la Ley del Instituto de Seguridad Social para las Fuerzas Armadas Mexicanas.	...

La profesionalización y bienestar de los integrantes de las instituciones de seguridad pública son factores determinantes para garantizar la preparación, compromiso y eficiencia en la prevención del delito, la protección de los derechos humanos y el mantenimiento de la paz social.

En este sentido, otorgar incentivos educativos y apoyos sociales a las familias de los elementos de seguridad pública que arriesgan su vida en el cumplimiento del deber no solo representa un acto de justicia social, sino también una estrategia de fortalecimiento institucional, al incentivar la permanencia.

Con ello se contribuye a consolidar instituciones de seguridad capaces de generar confianza pública y garantizar condiciones de paz, legalidad y gobernabilidad democrática.

La aprobación de la presente iniciativa no representa únicamente una adición técnica a nuestro marco normativo, sino un acto de justicia y reconocimiento a las y los integrantes de las instituciones de seguridad pública. Legislar para garantizar condiciones dignas de desarrollo para quienes arriesgan su vida en cumplimiento del deber implica también asumir la responsabilidad del Estado frente al bienestar de sus familias, particularmente de sus hijas e hijos.

Desde el Grupo Parlamentario de Morena reafirmamos nuestro compromiso constante con la justicia social, la dignificación del servicio público y la protección de los mismos, reconociendo que no puede haber transformación verdadera sin el fortalecimiento de quienes sostienen la paz y el orden en el país.

Como hija de un policía de carrera, conozco de cerca lo que significa vivir en una familia marcada por el servicio, la disciplina y el sacrificio. Sé que detrás de cada uniforme hay jornadas largas, riesgos permanentes, ausencias en casa, preocupación de las familias y una vocación profunda por proteger a los demás.

Por eso, para mí, atender las necesidades de las hijas e hijos de las y los elementos de seguridad pública no es solo una responsabilidad legislativa: es un deber moral que nace de mi propia historia de vida. Impulsar apoyos educativos y alimentarios para sus familias representa un acto de justicia social, una forma concreta de

reconocer que quienes cuidan a la ciudadanía también merecen que el Estado cuide de los suyos.

Nuestra labor legislativa asume la responsabilidad histórica de garantizar condiciones de bienestar para las familias de las y los elementos de seguridad pública, entendiendo que el abandono institucional hacia este sector representa una problemática social que debe ser atendida.

Para la cuarta transformación, dignificar la función de seguridad, proteger a sus familias y garantizar oportunidades reales de desarrollo en una prioridad, asegurando que la seguridad del país también se construya desde la justicia social y el reconocimiento pleno de quienes la hacen posible.

Por lo expuesto someto a consideración de la Cámara de Diputados la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se adicionan diversas disposiciones al artículo 61 de la Ley General del Sistema Nacional de Seguridad Pública

Único. Se **adicionan** diversos párrafos al artículo 61 de la Ley General del Sistema Nacional de Seguridad Pública, para quedar como siguen:

Artículo 61. ...

...

...

...

Para efectos del párrafo anterior, el personal de seguridad pública disfrutará de becas para sus hijas e hijos desde el nivel básico hasta el superior. Por lo que, las instituciones competentes, en coordinación con las autoridades educativas de los tres órdenes de gobierno, promoverán la celebración de convenios de colaboración y, en su caso, la constitución de fondos concurrentes destinados a garantizar la suficiencia de recursos, que cubran la totalidad de estudios de las hijas e hijos de elementos de seguridad pública.

Las becas cubrirán, al menos, inscripción, colegiatura cuando proceda, materiales escolares esencia-

les y apoyos complementarios establecidos en la normativa aplicable.

...

Los seguros para las familias o personas beneficiarias, deberán contemplar los recursos necesarios que cubran los alimentos de dichas personas.

...

Transitorios

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

Segundo. La federación, por conducto del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública y en coordinación con la Secretaría de Educación Pública y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, emitirá dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la entrada en vigor del decreto los lineamientos generales para la operación del esquema de becas.

Tercero. Las entidades federativas y los municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, deberán realizar, dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente decreto, las adecuaciones reglamentarias y administrativas que estimen necesarias.

Cuarto. Para la implantación del esquema de becas, la federación, las entidades federativas y los municipios promoverán la celebración de convenios de coordinación, dentro de los ciento veinte días naturales siguientes a la emisión de los lineamientos generales, a fin de definir las aportaciones y responsabilidades de cada orden de gobierno; las metas anuales de cobertura, con un enfoque de progresividad; los procedimientos de dispersión, seguimiento y comprobación del ejercicio de recursos; el intercambio de información y criterios de interoperabilidad; y las medidas de integridad y prevención de duplicidades, con auditoría y trazabilidad del gasto.

Quinto. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en coordinación con el Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, realizará las ac-

ciones conducentes para incorporar, en el ámbito de su competencia y conforme a la disponibilidad presupuestaria, las provisiones necesarias para la operación del esquema de becas; así como, las coberturas de seguros, a partir del ejercicio fiscal siguiente a la entrada en vigor del decreto.

Notas

1. Secretaría de Gobernación. Diario Oficial de la Federación. Sistema de Información del Diario Oficial de la Federación. Consultado el 8 de mayo de 2026. <https://sidof.segob.gob.mx/notas/doc-Fuente/5757082>

2 Instituto Nacional de Estadística y Geografía. *Evolución y perfil delictivo en México: Una mirada estadística*. En números. Documentos de análisis y estadísticas, cuaderno 27. México: Inegi, 2024. Consultado el 8 de mayo de 2026. https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/889463901884.pdf

3 Hilda Escalona, “Inegi: en 2023, murieron 458 funcionarios adscritos a las policías públicas estatales,” *La Prensa*, 8 de agosto de 2024, <https://oem.com.mx/la-prensa/metropoli/inegi-en-2023-murieron-458-funcionarios-adscritos-a-las-policias-publicas-estatales-13087101>

4 Instituto Nacional de Estadística y Geografía, *Policías abatidos: el riesgo de servir a la seguridad pública en México*, Documentos de análisis y estadísticas, Cuaderno 20 (Aguascalientes: INEGI, 2021).

5 Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, *Modelo Nacional de Policía y Justicia Cívica* (México: gobierno de México, 2020).

6 Redacción *Político Mx*, “Gobierno de Jalisco presenta ‘Legado’, la estrategia transversal para apoyar a policías y sus familias,” *Político Mx*, 8 de abril de 2025, <https://politico.mx/2025/04/08/gobierno-de-jalisco-presenta-legado-la-estrategia-transversal-para-apoyar-a-policias-y-sus-familias/>

7 Secretaría de Educación de Yucatán, Convocatoria: Programa de Becas de Educación Superior para Hijos de Policías, ciclo escolar 2025-2026, 24 de junio de 2025, https://educacion.yucatan.gob.mx/multimedia/publicaciones/250624_Convocatoria_HijosPolicias.pdf

8 Congreso de Nuevo León, “Hijos de policías fallecidos tendrán becas para la UANL,” 20 de septiembre de 2023,

https://www.hcnl.gob.mx/sala_de_prensa/2023/09/hijos_de_policias_fallecidos_tendran_becas_para_la_uanl.php

9 Redacción *Así Sucede*, “Entrega SSEM becas para dependientes económicos de policías estatales y custodios penitenciarios fallecidos en cumplimiento del deber,” *Así Sucede*, 15 de noviembre de 2024, <https://asisucede.com.mx/entrega-ssem-becas-para-dependientes-economicos-de-policias-estatales-y-custodios-penitenciarios-fallecidos-en-cumplimiento-del-deber/>

10 Gobierno de Tamaulipas, *Becas para hijos de policías*, Instituto Tamaulipeco de Becas, Estímulos y Créditos Educativos, consultado el 30 de abril de 2026, <https://www.tamaulipas.gob.mx/itabec/becas-para-hijos-de-policias/>

11 Puerto Rico, *Leyes de Puerto Rico*, tit. 25, subtit. 1, parte VIII, cap. 95, 1029a (2020), consultado el 11 de mayo de 2026, *Justia Law*

12 Government of Canada, Office of the National Defence and Canadian Forces Ombudsman, “Post-Secondary Scholarships and Bursaries,” *Canada.ca*, consultado el 11 de mayo de 2026, <https://www.canada.ca/en/ombudsman-national-defence-forces/education-information/military-families/post-secondary-scholarships-bursaries.html>

13 Carlos Felipe Mejía, “Acceso a la educación superior de hijos de miembros de fuerza pública heridos o muertos en cumplimiento del deber,” Carlos Felipe Mejía, consultado el 11 de mayo de 2026, <https://carlosfelipemejia.com/proyectos-de-ley/acceso-a-la-educacion-superior-de-hijos-de-miembros-de-fuerza-publica-heridos-o-muertos-en-cumplimiento-del-deber/>

14 International Association of Fire Fighters (IAFF), “Beca W. H. ‘Howie’ McClennan”, IAFF, consultado el 11 de mayo de 2026, <https://www.iaff.org/es/becas/beca-w-h-howie-mcclennan/>

15 Naciones Unidas, Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible: Objetivos de Desarrollo Sostenible, <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/health/>, consultado el 5 de febrero de 2026.

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 2 de septiembre de 2026.

Diputada Jessica Saiden Quiroz (rúbrica)

QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE SALVAGUARDAR LA VIDA DE LAS PERSONAS QUE TRANSITAN POR LAS CARRETERAS DEL PAÍS, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto, por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal es un pilar fundamental en la regulación del transporte en México, garantizando la seguridad y el correcto uso de las vías.

Sin embargo, la creciente circulación de vehículos de carga pesada, como camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, ha generado una preocupante cantidad de accidentes viales, poniendo en riesgo la vida de miles de personas.

El propósito de esta iniciativa es a favor de la vida de las miles de familias que circulan cada día en las carreteras del país, cabe destacar la necesidad de reformar esta ley para incluir de manera explícita la coordinación con la Guardia Nacional y establecer la prohibición de la circulación de estos vehículos.

El incremento en el número de vehículos de carga pesada en las carreteras ha estado acompañado por un alarmante aumento en la siniestralidad vial. Datos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes reportan que más de 14 por ciento de los accidentes fatales involucran vehículos de carga. Esta realidad exige una respuesta legislativa que busque priorizar la seguridad de todos los usuarios de las vías,

especialmente en un entorno donde la circulación de estos vehículos puede ser particularmente peligrosa.

El derecho a la vida es un derecho humano fundamental, protegido por la Constitución Mexicana. La reforma de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal necesita reflejar este compromiso al establecer prohibiciones claras y específicas que protejan la vida de las personas. La regulación efectiva sobre la circulación de vehículos pesados en áreas y momentos críticos es vital para reducir el riesgo de accidentes y, en consecuencia, salvar vidas.

La inclusión de la Guardia Nacional en el marco de la ley es crucial para implementar medidas de seguridad vial efectivas. La Guardia Nacional tiene la capacidad de llevar a cabo operaciones de supervisión y control, lo que permite hacer cumplir las prohibiciones de manera efectiva. Esta coordinación no solo mejorará la vigilancia en las carreteras, sino que también facilitará una respuesta inmediata ante situaciones que puedan poner en peligro a los ciudadanos.

La inclusión de sanciones por el incumplimiento de las prohibiciones establecidas será fundamental para garantizar la efectividad de la reforma. Estas sanciones deben ser proporcionales al riesgo que representan para la vida de las personas y deberían incluir tanto multas como la inmovilización de los vehículos infractores. Esto enviará un mensaje claro sobre la importancia de cumplir con las regulaciones de seguridad vial.

En varios países se han implantado regulaciones efectivas que limitan la circulación de vehículos de carga en momentos y lugares que presentan un alto riesgo. Por ejemplo, en regiones de Europa y América del Norte, las restricciones sobre la circulación de vehículos pesados han mostrado resultados positivos, evidenciando una disminución en la cantidad de accidentes viales. México puede adoptar estrategias similares que se adapten a sus necesidades específicas.

La reforma de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal para incluir la coordinación de la Guardia Nacional y establecer la prohibición de la circulación de unidades de autotransporte de carga es una medida urgente y necesaria para salvaguardar el derecho a la vida de las personas en México.

Esta reforma no solo contribuirá a la reducción del número de accidentes y muertes en las carreteras, sino que también reflejará el compromiso del Estado con la seguridad y el bienestar de sus ciudadanos.

Es momento de tomar acciones decididas para crear un entorno vial más seguro, donde la protección de la vida sea la prioridad principal en la legislación y regulación del transporte en nuestro país.

Para tener una idea del impacto que esto genera, cabe destacar que, en México, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año:

Solo en 2020, murieron 1,460 personas en accidentes relacionados con tráileres de doble remolque.

De acuerdo con el Diario de los Diputados, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año.

De acuerdo con *SinEmbargo*, más de mil 600 de los más de cinco mil accidentes viales que provocan muertes cada año en México involucran a algún tráiler, especialmente de doble remolque.¹

En este Honorable Congreso de la Unión, en diferentes legislaturas se ha planteado este problema, desde hace más de una década, como una preocupación urgente por resolver mediante la prohibición de estos y se han presentado iniciativas para prohibir la circulación de vehículos de carga con doble remolque, pero hasta ahora no han prosperado.

Es entendible las preocupaciones económicas que esto implica, sin embargo, nada se compara con el cuidado y protección de la vida de las personas, de nuestras familias, es tiempo de generar conciencia no solo desde la óptica económica y de la prohibición, sino de encontrar un sentido positivo al derecho a la vida, a nuestro cuidado, al de nuestras familias, a transitar sin miedo a sufrir un accidente, en efecto hemos escuchado las implicaciones que se tendrían si es que se logrará avanzar en la regulación y en su caso en la prohibición de la circulación de vehículos de doble o doble semi-remolque, sin embargo no está de más mencionar muchas más causas que afecta la circulación de este tipo de vehículos;

Los datos estadísticos muestran un alarmante incremento en el número de accidentes de tráfico en México, muchos de los cuales involucran vehículos de gran tamaño, como los doble y doble semi remolques. Estos vehículos, debido a su tamaño y peso, tienen un mayor potencial para causar daños significativos en caso de colisión. La prohibición de estos vehículos podría contribuir a una disminución en la tasa de accidentes y, por ende, a la salvaguarda de vidas humanas.

Los usuarios más vulnerables de las vías, como ciclistas, motociclistas y peatones, se ven especialmente afectados por la presencia de vehículos de gran tamaño. La prohibición de los doble y doble semi remolques podría reducir el riesgo que representan para estos grupos, promoviendo un entorno más seguro para todos los usuarios de la carretera.

Además de los riesgos para la vida humana, los doble y doble semirremolques contribuyen a la contaminación ambiental. Su funcionamiento genera emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes que afectan la calidad del aire. Al limitar el uso de estos vehículos, se podría contribuir a un entorno más saludable y sostenible, alineándose con los objetivos de desarrollo sostenible del país dentro de la estrategia de prosperidad compartida, impulsado por la presidenta Claudia Sheinbaum.

La prohibición de los doble y doble semi remolques no implica un freno al desarrollo del transporte de mercancías. Existen alternativas viables, como el uso de vehículos más pequeños y eficientes, que pueden realizar el mismo trabajo sin los riesgos asociados a los vehículos de gran tamaño. Fomentar el uso de estas alternativas puede estimular la innovación en el sector del transporte y contribuir a una economía más dinámica y segura.

La prohibición de los doble y doble semi remolques puede ir acompañada de campañas educativas que informen a la población sobre la importancia de la seguridad en las carreteras y la responsabilidad compartida de todos los usuarios.

Estas reformas y adiciones propuestas a la ley que prohíba los doble y doble semi remolques en México es una medida que busca priorizar la vida y la seguridad de todos los ciudadanos. Al reducir el riesgo de accidentes, proteger a los usuarios más vulnerables, con-

tribuir a un entorno más saludable y fomentar alternativas de transporte, esta ley puede ser un paso significativo hacia un futuro más seguro y sostenible. Es momento de actuar y poner la vida en el centro de nuestras decisiones legislativas.

Planteamiento del problema

Me permito citar algunos fragmentos del artículo publicado en *SinEmbargo* “Tráileres asesinos: muertos todos los días”, de Francisco Ortiz Pinchetti, de septiembre de 2023:

“... Las estadísticas del Inegi indican que en México hay 561 mil unidades de autotransporte de carga. Más de cinco mil personas mueren cada año por accidentes viales. En más de mil 600 de esos descensos se ve involucrado algún tráiler, especialmente de doble remolque. Sin embargo, hay otros datos: el Instituto Mexicano del Transporte reporta que de 30 mil accidentes anuales, el tracto camión doblemente articulado participa en tres por ciento de los casos, genera 2.2 por ciento de fatalidades y 1.6 por ciento del total de lesionados. Es decir, ese tipo de vehículos provoca cada año la muerte de no menos de tres mil 600 mexicanos y deja lesiones a otros cuatro mil 800. Muchos de ellos quedan incapacitados de por vida. México ocupa el séptimo lugar en el mundo por el mayor número de accidentes carreteros, según la ONU.

Sabemos que en Estados Unidos y muchos otros países del mundo está prohibida la circulación de tráileres de doble remolque, por ser altamente peligrosos. Además, el transporte de carga está sujeto a estricta regulación, que incluye límites al peso de carga, sanciones millonarias a infractores y penas de prisión, como es en el caso de Gran Bretaña, Canadá, Francia y Alemania.

No ocurre así en México, obviamente. A pesar de incontables denuncias y de no pocas iniciativas de ley para reglamentar el tema, siguen siendo permitidos los tráileres de doble remolque y se mantienen altos tonelajes máximos permitidos, los cuales además se violan de manera cotidiana. Por lo demás, es prácticamente nula la aplicación de sanciones a los infractores.

Frecuentemente se culpa a los choferes de los accidentes. A menudo efectivamente actúan de manera irresponsable, sin precaución, a exceso de velocidad.

Existen otros culpables como lo son los dueños de las unidades de carga obligan a sus conductores a jornadas extenuantes. No los capacitan adecuadamente. Tampoco les dan debido mantenimiento a las unidades. Emplean llantas en mal estado, para ahorrar, y no revisan el sistema de frenado. Los sobrecargan de manera ilegal. Y son absolutamente impunes.

Un estudio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos alerta que la fatiga de los conductores de estos vehículos es causa preponderante en accidentes. “Casi todos los países regulan la cantidad de horas al volante y los tiempos de descanso para los choferes comerciales; pero en México no existen límites legales sobre tiempos de manejo continuo...”²

De acuerdo con el editorial de Animal Político, hace una relatoría de estudios e informes destaca en su publicación del día 22 de septiembre de 2022:

“La norma mexicana que regula la circulación de vehículos de autotransporte en México, un tráiler de doble remolque tiene permitido cargar hasta 75.5 toneladas y puede medir hasta 32.5 metros de largo. Sin embargo, en un informe entregado al Senado se documentó que el peso de tráileres que circulan así en México puede llegar hasta las 120 toneladas.

-Cuando un doble remolque tiene sobrecarga, su sistema de frenado es más lento, lo que le impide frenar pronto, puede tardar más de 10 segundos en lograr frenar, por eso terminan llevándose a una serie de automóviles- advierte Antonio Azueta, mecánico y reparador de tráileres.

De acuerdo con un estudio del Instituto Mexicano del Transporte de 2016, el frenado de un tráiler doble remolque, con 74 toneladas, necesitaría frenar 52 metros antes y tardaría al menos 4 segundos en hacer un alto total.

-Entonces estamos hablando de que no frenan porque en primera van muy pegados de los demás carros, en segunda porque, aunque pisen el freno el sistema tarda en actuar esos diez segundos, al final resulta insuficiente-agrega Azueta.

Por ello, Juan Pablo Zatarain, académico del ITESO y quien ha estudiado el tema de logística y transporte de carga pesada, apunta que además de respetar el

peso límite, la unidad debe de contar con frenos auxiliares.

—Para evitar que si los (frenos) normales se dañan o no funcionan, pues el sistema alterno entre en acción, explica.

Otros países del mundo tienen limitaciones más estrictas, por ejemplo, en Estados Unidos, Brasil y Argentina solo permiten un peso de 40 toneladas, según los datos de una recopilación del Foro Internacional de Transporte.

“Pero esto hay que aclararlo, en Estados Unidos les permiten ese peso y un largo de 24 metros, evitando las dimensiones más grandes y estos tráileres solo pueden circular por carreteras rectas y planas, generalmente llevan troncos de árboles, cosas así, no llevan sustancias peligrosas, está sumamente restringido. Tú dime ¿cuándo vas a ver algo así?”, cuestiona Héctor Gandini, representante de la sociedad civil en iniciativas del doble remolque.

El mismo estudio del IMT señala que durante 2020 existían 801 tráileres de doble remolque registrados ante la autoridad. Sin embargo, Gandini refiere que es sencillo adaptar un vehículo para ser doble remolque, por lo que no hay certeza sobre su número circulando.

—En realidad no hay un censo oficial de cuántos dobles remolques hay... un doble remolque lo armas en media hora, no hay que olvidar que le quitas el *dolly* y ya no es doble remolque, bien fácil, enfatiza.

En esto concuerda el académico Zatarain, quien señala que es sencillo desarmar los tráileres doble remolque, pues solo se necesitan unidades de ensamble y cableado que permita conectar las luces del último remolque con el comando.

La Asociación Nacional de Transporte Privado defendió el doble remolque en su participación ante el Senado, y sostuvo que el tema se debe enfocar en la gestión de la velocidad. Por ejemplo, regular la velocidad a 30 kilómetros por hora en zonas donde usuarios y vehículos se mezclan de forma frecuente.

Zatarain destaca que, a diferencia de México, en otros países, las unidades tienen una revisión más exhaustiva en sus cargas y sanciones más claras en caso de in-

cumplir. Además de otras medidas para evitar accidentes como unidades de menor dimensión, que circulen en un carril exclusivo, a una velocidad regulada y se respeten las jornadas de trabajo de los conductores”.³

La ex senadora Alejandra Lagunes Soto Ruiz, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXV Legislatura del H. Congreso de la Unión, ha sido una de tantas que en su momento manifestó esta preocupación y después de hacer un estudio minucioso de los diferentes esfuerzos de legisladoras y legisladores por más de 10 años, he encontrado coincidencia con lo que en su momento ella presentó, razón por la cual le he solicitado de su autorización para realizar un planteamiento en los mismos términos de la citada exlegisladora, mencionando lo siguiente:

“La Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, establece las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y de arrastre y salvamento.

En esta norma se establece que el tracto camión doblemente articulado, es el vehículo destinado al transporte de carga constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación, que debe cumplir con diversas especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control, entre las que destacan

- Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor;
- Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase;
- Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha;
- Circular con un mínimo de 100 metros de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente norma;

- Conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo;

- Contar con conductores con capacitación, experiencia y licencia específica;

- Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje; y

- Sistemas de Posicionamiento Global, que reportará como mínimo los siguientes elementos: posición y velocidad, debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, información que el permisionario deberá poner a disposición de la Secretaría y Policía Federal para su consulta, conforme a los lineamientos que emita la secretaria.

Los tractocamiones doblemente articulados están autorizados para transitar por caminos hasta con 72.5 toneladas de peso, siempre que cuenten con un sistema auxiliar de frenos, independientemente del sistema de balata.

Si bien, estas características ayudan en la prevención de accidentes, es fundamental que la autoridad de seguimiento y realice verificaciones constantes a los vehículos de carga que circulan en los caminos y puentes federales, con la finalidad de reducir accidentes e incrementar la seguridad de quienes circulen por caminos federales que existe menor probabilidad de accidentes con vehículos de autotransporte federal que pongan en riesgo su integridad física.⁴”

La citada iniciativa se puede leer completa en

https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf

La propuesta legislativa

Por todo lo expuesto y fundado me permito proponer el siguiente

Decreto

Único. Se **reforman** las fracciones V del artículo 66 y I a V. y el párrafo cuarto del artículo 74, y el párrafo primero y las fracciones I a III del artículo 74 Bis; y se **adicionan** la fracción VII al artículo 50., un segundo párrafo a los artículos 35, 39 y 50 y la fracción IV Bis al artículo 74 de la Ley de Caminos, Puentes y Auto-transporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 50. ...

...

I. a VI. ...

VII. Retirar de la circulación al autotransporte federal que no cumpla con las verificaciones técnicas, las condiciones de peso, dimensiones, capacidad, y otras establecidas en la presente ley y normas oficiales mexicanas.

VIII. y IX. ...**Artículo 35. ...**

En caso de no cumplir con la verificación señalada en el párrafo anterior, se revocará el permiso de transitar en caminos federales.

...

Artículo 39. ...

Los permisionarios que tengan en circulación vehículos de autotransporte federal y privado, que no cumplan con las condiciones enunciadas en el párrafo anterior, serán sometidos a revocación de permisos.

Artículo 50. ...

Queda estrictamente prohibida la circulación a las unidades de autotransporte de carga denominadas, camión remolque, tractocamión semirremolque-remolque y tractocamión semirremolque-semirremolque.

...

...

...

Artículo 66. ...**I. a IV. ...**

V. Cuando el usuario del servicio no declare el valor de la mercancía, la responsabilidad quedará limitada a la cantidad equivalente a **15 veces la unidad de medida y actualización**, por tonelada o la parte proporcional que corresponda tratándose de embarques de menor peso.

Artículo 74. ...

I. Aplicar tarifas superiores a las que en su caso se autoricen, con multa de cien a quinientas **veces la unidad de medida y actualización**;

II. Destruir, inutilizar, apagar, quitar o cambiar una señal establecida para la seguridad de las vías generales de comunicación terrestres o medios de autotransporte que en ellas operan, con multa de cien a quinientas **veces la unidad de medida y actualización**;

III. Colocar intencionalmente señales con ánimo de ocasionar daño a vehículos en circulación, con multa de cien a quinientas **veces la unidad de medida y actualización**;

IV. Incumplir cualquiera de las disposiciones en materia de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado, con multa de hasta quinientas **veces la unidad de medida y actualización**,

IV Bis. Mantener en circulación vehículos de autotransporte de carga, pasaje y turismo sin las medidas establecidas en los artículos 35 y 39 de esta ley, con multa de hasta quinientos días de unidad de medida y actualización y serán sujetos a revocación del permiso correspondiente para la prestación de los servicios de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo. Esta multa se incrementará hasta el doble, cuando los vehículos de autotransporte hayan ocasionado un accidente vial y, hasta tres veces cuando existan víctimas de privación de la vida.

V. Cualquier otra infracción a lo previsto en la presente Ley o a los ordenamientos que de ella se deriven, con multa de hasta mil **veces la unidad de medida y actualización**.

...

...

para los efectos del presente capítulo, **la multa se calculará conforme al monto de la unidad de medida y actualización** al momento de cometerse la infracción.

Los ingresos derivados por concepto de multas que se impongan en términos del presente artículo se destinarán a la Secretaría para cubrir gastos de operación e inversión en tecnología y programas vinculados al autotransporte.

...

Artículo 74 Bis. La Secretaría de la Defensa Nacional, a través de la **Guardia Nacional**, de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias respectivas, impondrá las siguientes sanciones:

I. Por infracciones a la presente Ley y Reglamentos que de ella se deriven en materia de tránsito, multa de hasta doscientas **veces la unidad de medida y actualización**;

II. Por conducir vehículos en caminos y puentes federales que no cuenten con un contrato de un seguro que garantice daños a terceros con multa de veinte a cuarenta **veces la unidad de medida y actualización**.

...

III. Cualquier otra infracción a las disposiciones de esta Ley y los ordenamientos que de ella se deriven para la operación de los servicios de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado cuando circulen en la zona terrestre de las vías generales de comunicación, con multa de hasta quinientas **veces la unidad de medida y actualización**.

...

...

...

Transitorios

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

Segundo. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes contará con un plazo de 180 días a la publicación del presente decreto para realizar las adecuaciones a las normas y los reglamentos correspondientes.

Tercero. Los vehículos de autotransporte de carga con doble remolque y con una carga de 35 toneladas de peso, que actualmente recorren los caminos federales, dejarán de circular en su totalidad el 31 de diciembre de 2028, de conformidad con los lineamientos que emita la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

Notas

1 <https://www.sinembargo.mx/4412725/traileres-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

2 <https://www.sinembargo.mx/4412725/traileres-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

3 <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/traileres-doble-remolque-iniciativas-congeladas-persisten-accidentes>

4 https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 2 de septiembre de 2026.

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 50 BIS DE LA LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES, EN MATERIA DE SALVAGUARDAR SU VIDA AL TRANSITAR POR LAS CARRETERAS DEL PAÍS, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, diputado federal Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6 numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados; presenta a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona el artículo 50 Bis de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, en materia de salvaguardar su vida al transitar por las carreteras del país, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes en México establece un marco legal para proteger y garantizar los derechos de las y los menores, incluida su seguridad en las vías públicas. Sin embargo, el creciente uso de dobles semirremolques plantea un riesgo significativo para la seguridad vial, afectando directamente la protección y bienestar de los niños y adolescentes.

Esta propuesta aboga por la reforma de dicha ley para prohibir los dobles semirremolques, a fin de salvaguardar la vida de los menores.

El objetivo central de esta iniciativa se enfoca en el principio consagrado en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con la finalidad de salvaguardar el interés superior de la niñez, la vida de niñas, niños y adolescentes, está en constante peligro, al transitar con sus familias en las carreteras del país, se encuentran en constante riesgo ante el inminente riesgo de encontrarse en el camino transitando un doble semirremolque, que sin ninguna cautela o precaución, se conducen y ocasionan accidentes que provocan lesiones permanentes o lamentablemente la pérdida de vidas.

Los dobles semirremolques son vehículos de gran tamaño y complejidad en su manejo, lo que incrementa

el potencial de accidentes viales graves. Según la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes de México, los accidentes que involucran transporte de carga representan un alto porcentaje de fatalidades en carretera, y aquellos que involucran dobles semirremolques tienden a ser más severos. Proteger a los menores al reducir el riesgo de accidentes es una prioridad en la agenda de derechos humanos.

Niños y adolescentes son especialmente vulnerables en accidentes viales. El Consejo Nacional de Prevención de Accidentes (Conapra) reporta que los accidentes de tráfico son una de las principales causas de muerte en menores de edad en México. Reducir la presencia de dobles semirremolques puede disminuir significativamente este riesgo, alineando la legislación con el principio de interés superior de la niñez.

Muchos países de la OCDE ya han impuesto restricciones o prohibiciones a los dobles semirremolques para mejorar la seguridad vial. Por ejemplo, las regulaciones en países europeos más estrictas en cuanto al tamaño y peso de los vehículos de carga han demostrado una reducción en accidentes mortales. México puede beneficiarse de estas experiencias al ajustar su legislación para proteger más efectivamente a sus niñas, niños y adolescentes.

La reforma en cuestión se enmarca dentro del compromiso de México con la Convención sobre los Derechos del Niño de las Naciones Unidas, que subraya la obligación de los Estados de tomar todas las medidas apropiadas para asegurar la protección y el cuidado necesarios para el bienestar de los niños. Esta reforma legislativa es un paso necesario hacia el cumplimiento de este compromiso.

Modificar la Ley General de Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes para prohibir los dobles semirremolques en México es crucial para fortalecer la protección de la población infantil y adolescente. Tal acción no solo contribuiría a una mejora significativa en la seguridad vial, sino que también demostraría un compromiso real con los derechos y el bienestar de las generaciones futuras.¹

Para tener una idea del impacto que esto genera, cabe destacar que, en México, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año:

Sólo en 2020, murieron 1,460 personas en accidentes relacionados con tráileres de doble remolque.

De acuerdo con el Diario de los Diputados, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año.

De acuerdo con SinEmbargo, más de mil 600 de los más de cinco mil accidentes viales que provocan muertes cada año en México involucran a algún tráiler, especialmente de doble remolque.²

En este honorable Congreso de la Unión, en diferentes legislaturas se ha planteado este problema, desde hace más de una década, como una preocupación urgente por resolver mediante la prohibición de estos y se han presentado iniciativas para prohibir la circulación de vehículos de carga con doble remolque, pero hasta ahora no han prosperado.

Es entendible las preocupaciones económicas que esto implica, sin embargo, nada se compara con el cuidado y protección de la vida de las personas, de nuestras familias, es tiempo de generar conciencia no solo desde la óptica económica y de la prohibición, sino de encontrar un sentido positivo al derecho a la vida, a nuestro cuidado, al de nuestras familias, a transitar sin miedo a sufrir un accidente, en efecto hemos escuchado las implicaciones que se tendrían si es que se logrará avanzar en la regulación y en su caso en la prohibición de la circulación de vehículos de doble o doble semi-remolque, sin embargo no está de más mencionar muchas más causas que afecta la circulación de este tipo de vehículos;

Los datos estadísticos muestran un alarmante incremento en el número de accidentes de tráfico en México, muchos de los cuales involucran vehículos de gran tamaño, como los doble y doble semi remolques. Estos vehículos, debido a su tamaño y peso, tienen un mayor potencial para causar daños significativos en caso de colisión. La prohibición de estos vehículos podría contribuir a una disminución en la tasa de accidentes y, por ende, a la salvaguarda de vidas humanas.

Los usuarios más vulnerables de las vías, como ciclistas, motociclistas y peatones, se ven especialmente afectados por la presencia de vehículos de gran tamaño. La prohibición de los doble y doble semi remolques podría reducir el riesgo que representan para es-

tos grupos, promoviendo un entorno más seguro para todos los usuarios de la carretera.

Además de los riesgos para la vida humana, los doble y doble semi remolques contribuyen a la contaminación ambiental. Su funcionamiento genera emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes que afectan la calidad del aire. Al limitar el uso de estos vehículos, se podría contribuir a un entorno más saludable y sostenible, alineándose con los objetivos de desarrollo sostenible del país dentro de la estrategia de prosperidad compartida, impulsado por la Presidenta Claudia Sheinbaum.

La prohibición de los doble y doble semi remolques no implica un freno al desarrollo del transporte de mercancías. Existen alternativas viables, como el uso de vehículos más pequeños y eficientes, que pueden realizar el mismo trabajo sin los riesgos asociados a los vehículos de gran tamaño. Fomentar el uso de estas alternativas puede estimular la innovación en el sector del transporte y contribuir a una economía más dinámica y segura.

La prohibición de los doble y doble semi remolques puede ir acompañada de campañas educativas que informen a la población sobre la importancia de la seguridad en las carreteras y la responsabilidad compartida de todos los usuarios.

La creación de una ley que prohíba los doble y doble semi remolques en México es una medida que busca priorizar la vida y la seguridad de todos los ciudadanos. Al reducir el riesgo de accidentes, proteger a los usuarios más vulnerables, contribuir a un entorno más saludable y fomentar alternativas de transporte, esta ley puede ser un paso significativo hacia un futuro más seguro y sostenible. Es momento de actuar y poner la vida en el centro de nuestras decisiones legislativas.

Planteamiento del problema

Me permito citar algunos fragmentos del artículo publicado en el medio de comunicación *SinEmbargo*, titulado: “Tráileres asesinos: muertos todos los días”, de la autoría de Francisco Ortiz Pinchetti, en el mes de septiembre del año 2023:

“... Las estadísticas del Inegi indican que en México hay 561 mil unidades de autotransporte de carga.

Más de cinco mil personas mueren cada año por accidentes viales. En más de mil 600 de esos descensos se ve involucrado algún tráiler, especialmente de doble remolque. Sin embargo, hay otros datos: el Instituto Mexicano del Transporte reporta que de 30 mil accidentes anuales, el tracto camión doblemente articulado participa en tres por ciento de los casos, genera 2.2 por ciento de fatalidades y 1.6 por ciento del total de lesionados. Es decir, ese tipo de vehículos provoca cada año la muerte de no menos de tres mil 600 mexicanos y deja lesiones a otros cuatro mil 800. Muchos de ellos quedan incapacitados de por vida. México ocupa el séptimo lugar en el mundo por el mayor número de accidentes carreteros, según la ONU.

Sabemos que en Estados Unidos y muchos otros países del mundo está prohibida la circulación de tráileres de doble remolque, por ser altamente peligrosos. Además, el transporte de carga está sujeto a estricta regulación, que incluye límites al peso de carga, sanciones millonarias a infractores y penas de prisión, como es en el caso de Gran Bretaña, Canadá, Francia y Alemania.

No ocurre así en México, obviamente. A pesar de incontables denuncias y de no pocas iniciativas de ley para reglamentar el tema, siguen siendo permitidos los tráileres de doble remolque y se mantienen altos tonelajes máximos permitidos, los cuales además se violan de manera cotidiana. Por lo demás, es prácticamente nula la aplicación de sanciones a los infractores.

Frecuentemente se culpa a los choferes de los accidentes. A menudo efectivamente actúan de manera irresponsable, sin precaución, a exceso de velocidad.

Existen otros culpables como lo son los dueños de las unidades de carga obligan a sus conductores a jornadas extenuantes. No los capacitan adecuadamente. Tampoco les dan debido mantenimiento a las unidades. Emplean llantas en mal estado, para ahorrar, y no revisan el sistema de frenado. Los sobrecargan de manera ilegal. Y son absolutamente impunes.

Un estudio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), alerta que la fatiga de los conductores de estos vehículos es causa preponderante en accidentes. “Casi todos los países regulan la cantidad de horas al volante y los tiempos de

descanso para los choferes comerciales; pero en México no existen límites legales sobre tiempos de manejo continuo...”³

De acuerdo con la editorial de Animal Político, hace una relatoría de estudios e informes destaca en su publicación del día 22 de septiembre de 2022:

“La norma mexicana que regula la circulación de vehículos de autotransporte en México, un tráiler de doble remolque tiene permitido cargar hasta 75.5 toneladas y puede medir hasta 32.5 metros de largo. Sin embargo, en un informe entregado al Senado se documentó que el peso de tráileres que circulan así en México puede llegar hasta las 120 toneladas.

—Cuando un doble remolque tiene sobrecarga, su sistema de frenado es más lento, lo que le impide frenar pronto, puede tardar más de 10 segundos en lograr frenar, por eso terminan llevándose a una serie de automóviles— advierte Antonio Azueta, mecánico y reparador de tráileres.

De acuerdo con un estudio del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), de 2016, el frenado de un tráiler doble remolque, con 74 toneladas, necesitaría frenar 52 metros antes y tardaría al menos 4 segundos en hacer un alto total.

—Entonces estamos hablando de que no frenan porque en primera van muy pegados de los demás carros, en segunda porque, aunque pisen el freno el sistema tarda en actuar esos diez segundos, al final resulta insuficiente— agrega Azueta.

Por ello, Juan Pablo Zatarain, académico del ITESO y quien ha estudiado el tema de logística y transporte de carga pesada, apunta que además de respetar el peso límite, la unidad debe de contar con frenos auxiliares.

—Para evitar que si los (frenos) normales se dañan o no funcionan, pues el sistema alterno entre en acción—, explica.

Otros países del mundo tienen limitaciones más estrictas, por ejemplo, en Estados Unidos, Brasil y Argentina solo permiten un peso de 40 toneladas, según los datos de una recopilación del Foro Internacional de Transporte.

“Pero esto hay que aclararlo, en Estados Unidos les permiten ese peso y un largo de 24 metros, evitando las dimensiones más grandes y estos tráileres solo pueden circular por carreteras rectas y planas, generalmente llevan troncos de árboles, cosas así, no llevan sustancias peligrosas, está sumamente restringido. Tú dime ¿cuándo vas a ver algo así?”, cuestiona Héctor Gandini, representante de la sociedad civil en iniciativas del doble remolque.

El mismo estudio del IMT señala que durante 2020 existían 801 tráileres de doble remolque registrados ante la autoridad. Sin embargo, Gandini refiere que es sencillo adaptar un vehículo para ser doble remolque, por lo que no hay certeza sobre su número circulando.

—En realidad no hay un censo oficial de cuántos dobles remolques hay... un doble remolque lo armas en media hora, no hay que olvidar que le quitas el dolly y ya no es doble remolque, bien fácil—, enfatiza.

En esto concuerda el académico Zatarain, quien señala que es sencillo desarmar los tráileres doble remolque, pues solo se necesitan unidades de ensamble y cableado que permita conectar las luces del último remolque con el comando.

Por su parte, la Asociación Nacional de Transporte Privado defendió el doble remolque en su participación ante el Senado, y sostuvo que el tema se debe enfocar en la gestión de la velocidad. Por ejemplo, regular la velocidad a 30 kilómetros por hora en zonas donde usuarios y vehículos se mezclan de forma frecuente.

Zatarain destaca que, a diferencia de México, en otros países, las unidades tienen una revisión más exhaustiva en sus cargas y sanciones más claras en caso de incumplir. Además de otras medidas para evitar accidentes como unidades de menor dimensión, que circulen en un carril exclusivo, a una velocidad regulada y se respeten las jornadas de trabajo de los conductores”.⁴

La ex senadora de la República Alejandra Lagunes Soto Ruiz, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXV Legislatura del honorable Congreso de la Unión, ha sido una de tantas que en su momento manifestó esta preocupación y después de hacer un estudio minucioso de los diferentes esfuerzos de legisladoras y legisladores por más de

10 años, he encontrado coincidencia con lo que en su momento ella presentó, razón por la cual le he solicitado de su autorización para realizar un planteamiento en los mismos términos de la citada exlegisladora, mencionando lo siguiente:

“La Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, establece las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y de arrastre y salvamento.

En esta norma se establece que el tracto camión doblemente articulado, es el vehículo destinado al transporte de carga constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación, que debe cumplir con diversas especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control, entre las que destacan:

- Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor,
- Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase,
- Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha,
- Circular con un mínimo de 100 metros de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente Norma,
- Conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo,
- Contar con conductores con capacitación, experiencia y licencia específica,

- Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje, y
- Sistemas de Posicionamiento Global, que reportará como mínimo los siguientes elementos: posición y velocidad, debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, información que el permisionario deberá poner a disposición de la Secretaría y Policía Federal para su consulta, conforme a los Lineamientos que emita la Secretaría.

Los tractocamiones doblemente articulados están autorizados para transitar por caminos hasta con 72.5 toneladas de peso, siempre y cuando cuenten con un sistema auxiliar de frenos, independientemente del sistema de balata.

Si bien, estas características ayudan en la prevención de accidentes, es fundamental que la autoridad de seguimiento y realice verificaciones constantes a los vehículos de carga que circulan en los caminos y puentes federales, con la finalidad de reducir accidentes e incrementar la seguridad de quienes circulen por caminos federales que existe menor probabilidad de accidentes con vehículos de autotransporte federal que pongan en riesgo su integridad física.”⁵

La citada iniciativa se puede leer completa en el siguiente *link*:

https://infosen.senado.gob.mx/sghsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf

La propuesta legislativa

Para mayor claridad se expone el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO ACTUAL LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE	DEBE DECIR
Sin correlativo	Artículo 50 Bis.- El Estado, en sus diversos niveles de gobierno y a través de las instituciones correspondientes, velará por la salvaguarda de la vida y la integridad de las niñas, niños y adolescentes, realizando acciones coordinadas con la Guardia Nacional para garantizar su seguridad en todos los ámbitos de su desarrollo a fin de: I. Asegurar la integridad y el derecho a la vida de las niñas, niños y adolescentes, por lo que se implementará la prohibición de circulación a las unidades de autotransporte de carga denominadas, camión remolque, tractocamión semirremolque-remolque y tractocamión semirremolque-semirremolque, en carreteras y zonas urbanas donde su operación represente un riesgo elevado para la seguridad vial. II. La coordinación con la Guardia Nacional para supervisar y hacer cumplir esta prohibición, así como para implementar operativos de vigilancia en las rutas identificadas con mayor riesgo de accidentes que involucren transporte de carga, denominadas, camión remolque, tractocamión semirremolque-remolque y tractocamión semirremolque-semirremolque. III. La implementación de campañas de sensibilización sobre la seguridad vial dirigidas a transportistas y comunidad en general, en coordinación con instituciones educativas y de seguridad vial. IV. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, junto con la Guardia Nacional, desarrollará programas de capacitación específicos para el monitoreo y control del cumplimiento de estas disposiciones. V. Se establecerán mecanismos de vigilancia y evaluación periódica para medir la efectividad de las medidas implementadas y proponer mejoras continuas.

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado me permito proponer el siguiente:

Decreto

Artículo Único. Se adiciona el artículo 50 bis de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, para quedar como sigue:

Artículo 50 Bis.- El Estado, en sus diversos niveles de gobierno y a través de las instituciones correspondientes, velará por la salvaguarda de la vida y la integridad de las niñas, niños y adolescentes, realizando acciones coordinadas con la Guardia Nacional para garantizar su seguridad en todos los ámbitos de su desarrollo a fin de:

- I. Asegurar la integridad y el derecho a la vida de las niñas, niños y adolescentes, por lo que se implementará la prohibición de circulación a las unidades de autotransporte de carga denominadas, camión remolque, tractocamión semirremolque-remolque y tractocamión semirremolque-semirremolque, en carreteras y zonas urbanas donde su operación represente un riesgo elevado para la seguridad vial.

II. La coordinación con la Guardia Nacional para supervisar y hacer cumplir esta prohibición, así como para implementar operativos de vigilancia en las rutas identificadas con mayor riesgo de accidentes que involucren transporte de carga, denominadas, camión remolque, tractocamión semirremolque-remolque y tractocamión semirremolque-semiremolque.

III. La implementación de campañas de sensibilización sobre la seguridad vial dirigidas a transportistas y comunidad en general, en coordinación con instituciones educativas y de seguridad vial.

IV. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, junto con la Guardia Nacional, desarrollará programas de capacitación específicos para el monitoreo y control del cumplimiento de estas disposiciones.

V. Se establecerán mecanismos de vigilancia y evaluación periódica para medir la efectividad de las medidas implementadas y proponer mejoras continuas.

Artículo Transitorio

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

Notas

1 Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, México Consejo Nacional de Prevención de Accidentes (Conapra) Convención sobre los Derechos del Niño de las Naciones Unidas

2 <https://www.sinembargo.mx/4412725/traileres-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

3 <https://www.sinembargo.mx/4412725/traileres-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

4 <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/traileres-doble-remolque-iniciativas-congeladas-persisten-accidentes>

5 https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 1 de septiembre de 2026.

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE SALUD, EN MATERIA DE SALVAGUARDAR LA VIDA DE LAS PERSONAS QUE TRANSITAN POR LAS CARRETERAS DEL PAÍS, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, diputado federal Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6 numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados; presenta a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se adicionan diversas disposiciones de la Ley General de Salud, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país. Al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos

La seguridad de las personas que transitan por las carreteras es un asunto de primordial importancia que requiere atención inmediata y acciones concretas. El aumento en la circulación de unidades de autotransporte de carga, específicamente los camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque, ha llevado a un incremento en la siniestralidad vial.

Esta exposición de motivos se centra en la urgente necesidad de salvar vidas, el objetivo principal es cuidar de la vida, salud de las familias mexicanas, por lo que

es necesario prohibir la circulación de estas unidades para proteger la vida de todos los usuarios de las vías.

Estudios han demostrado que los camiones de gran tamaño implican un mayor riesgo de accidentes. Según datos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes de México, las unidades de carga pesada están involucradas en aproximadamente el 14 por ciento de los accidentes fatales en carreteras. Este porcentaje es alarmante y muestra una correlación directa entre el tamaño y peso de estas unidades y la gravedad de los accidentes.

Los usuarios de la vía, incluyendo automovilistas, motociclistas, ciclistas y peatones, son particularmente vulnerables ante la presencia de vehículos de gran tamaño. Un estudio de la Organización Mundial de la Salud (OMS) indica que las colisiones con camiones pesados son más propensas a resultar en lesiones graves o fatales. La inercia y la masa de estos vehículos amplifican el impacto en caso de colisión, resultando en consecuencias devastadoras para los demás usuarios.

La presencia continua de camiones de carga en las carreteras contribuye al estrés vial y a la desconfianza de los conductores. Según la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), el estrés asociado con la conducción en presencia de vehículos pesados no solo afecta la salud mental de los conductores, sino que también puede contribuir a un mayor número de errores humanos al volante, aumentando la probabilidad de accidentes.

Adicionalmente, estas unidades también contribuyen a la contaminación del aire y ruido en las zonas por las que circulan. Un informe del Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático indica que los vehículos de carga pesada son responsables de una significativa proporción de emisiones contaminantes. Prohibir su circulación puede tener beneficios directos para la salud pública y el medio ambiente.

En muchos países, como Dinamarca y Bélgica, se han implementado restricciones en la circulación de vehículos de carga pesada en determinadas carreteras o durante horarios específicos. Estas medidas han resultado en una reducción notable de accidentes y han mejorado la seguridad vial. La experiencia internacional demuestra que la prohibición puede ser una es-

trategia eficaz para proteger a los usuarios de la carretera.

La prohibición de la circulación de camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque es una medida necesaria y urgente para salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras. Esta acción no solo busca reducir el número de accidentes y muertes, sino también promover la salud pública, el bienestar y un entorno vial más seguro para todos los usuarios de la vía.

Es fundamental que se tomen decisiones proactivas que prioricen la vida y la seguridad en nuestras carreteras.

Para tener una idea del impacto que esto genera, cabe destacar que, en México, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año:

Solo en 2020, murieron 1,460 personas en accidentes relacionados con tráileres de doble remolque.

De acuerdo con el Diario de los Diputados, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año.

De acuerdo con SinEmbargo, más de mil 600 de los más de cinco mil accidentes viales que provocan muertes cada año en México involucran a algún tráiler, especialmente de doble remolque.¹

En este Honorable Congreso de la Unión, en diferentes legislaturas se ha planteado este problema, desde hace más de una década, como una preocupación urgente por resolver mediante la prohibición de estos y se han presentado iniciativas para prohibir la circulación de vehículos de carga con doble remolque, pero hasta ahora no han prosperado.

Es entendible las preocupaciones económicas que esto implica, sin embargo, nada se compara con el cuidado y protección de la vida de las personas, de nuestras familias, es tiempo de generar conciencia no solo desde la óptica económica y de la prohibición, sino de encontrar un sentido positivo al derecho a la vida, a nuestro cuidado, al de nuestras familias, a transitar sin miedo a sufrir un accidente, en efecto hemos escuchado

las implicaciones que se tendrían si es que se logrará avanzar en la regulación y en su caso en la prohibición de la circulación de vehículos de doble o doble semi-remolque, sin embargo no está de más mencionar muchas más causas que afecta la circulación de este tipo de vehículos;

Los datos estadísticos muestran un alarmante incremento en el número de accidentes de tráfico en México, muchos de los cuales involucran vehículos de gran tamaño, como los doble y doble semi remolques. Estos vehículos, debido a su tamaño y peso, tienen un mayor potencial para causar daños significativos en caso de colisión. La prohibición de estos vehículos podría contribuir a una disminución en la tasa de accidentes y, por ende, a la salvaguarda de vidas humanas.

Los usuarios más vulnerables de las vías, como ciclistas, motociclistas y peatones, se ven especialmente afectados por la presencia de vehículos de gran tamaño. La prohibición de los doble y doble semi remolques podría reducir el riesgo que representan para estos grupos, promoviendo un entorno más seguro para todos los usuarios de la carretera.

Además de los riesgos para la vida humana, los doble y doble semi remolques contribuyen a la contaminación ambiental. Su funcionamiento genera emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes que afectan la calidad del aire. Al limitar el uso de estos vehículos, se podría contribuir a un entorno más saludable y sostenible, alineándose con los objetivos de desarrollo sostenible del país dentro de la estrategia de prosperidad compartida, impulsado por la Presidenta Claudia Sheinbaum.

La prohibición de los doble y doble semi remolques no implica un freno al desarrollo del transporte de mercancías. Existen alternativas viables, como el uso de vehículos más pequeños y eficientes, que pueden realizar el mismo trabajo sin los riesgos asociados a los vehículos de gran tamaño. Fomentar el uso de estas alternativas puede estimular la innovación en el sector del transporte y contribuir a una economía más dinámica y segura.

La prohibición de los doble y doble semi remolques puede ir acompañada de campañas educativas que informen a la población sobre la importancia de la segu-

ridad en las carreteras y la responsabilidad compartida de todos los usuarios.

La creación de una ley que prohíba los doble y doble semi remolques en México es una medida que busca priorizar la vida y la seguridad de todos los ciudadanos. Al reducir el riesgo de accidentes, proteger a los usuarios más vulnerables, contribuir a un entorno más saludable y fomentar alternativas de transporte, esta ley puede ser un paso significativo hacia un futuro más seguro y sostenible. Es momento de actuar y poner la vida en el centro de nuestras decisiones legislativas.

Planteamiento del problema

Me permito citar algunos fragmentos del artículo publicado en el medio de comunicación *SinEmbargo*, titulado: “Tráileres asesinos: muertos todos los días”, de la autoría de Francisco Ortiz Pinchetti, en el mes de septiembre del año 2023:

“... Las estadísticas del Inegi indican que en México hay 561 mil unidades de autotransporte de carga. Más de cinco mil personas mueren cada año por accidentes viales. En más de mil 600 de esos descensos se ve involucrado algún tráiler, especialmente de doble remolque. Sin embargo, hay otros datos: el Instituto Mexicano del Transporte reporta que de 30 mil accidentes anuales, el tracto camión doblemente articulado participa en tres por ciento de los casos, genera 2.2 por ciento de fatalidades y 1.6 por ciento del total de lesionados. Es decir, ese tipo de vehículos provoca cada año la muerte de no menos de tres mil 600 mexicanos y deja lesiones a otros cuatro mil 800. Muchos de ellos quedan incapacitados de por vida. México ocupa el séptimo lugar en el mundo por el mayor número de accidentes carreteros, según la ONU.

Sabemos que en Estados Unidos y muchos otros países del mundo está prohibida la circulación de tráileres de doble remolque, por ser altamente peligrosos. Además, el transporte de carga está sujeto a estricta regulación, que incluye límites al peso de carga, sanciones millonarias a infractores y penas de prisión, como es en el caso de Gran Bretaña, Canadá, Francia y Alemania.

No ocurre así en México, obviamente. A pesar de incontables denuncias y de no pocas iniciativas de ley

para reglamentar el tema, siguen siendo permitidos los tráileres de doble remolque y se mantienen altos tonelajes máximos permitidos, los cuales además se violan de manera cotidiana. Por lo demás, es prácticamente nula la aplicación de sanciones a los infractores.

Frecuentemente se culpa a los choferes de los accidentes. A menudo efectivamente actúan de manera irresponsable, sin precaución, a exceso de velocidad.

Existen otros culpables como lo son los dueños de las unidades de carga obligan a sus conductores a jornadas extenuantes. No los capacitan adecuadamente. Tampoco les dan debido mantenimiento a las unidades. Emplean llantas en mal estado, para ahorrar, y no revisan el sistema de frenado. Los sobrecargan de manera ilegal. Y son absolutamente impunes.

Un estudio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), alerta que la fatiga de los conductores de estos vehículos es causa preponderante en accidentes. “Casi todos los países regulan la cantidad de horas al volante y los tiempos de descanso para los choferes comerciales; pero en México no existen límites legales sobre tiempos de manejo continuo...”²

De acuerdo con la editorial de Animal Político, hace una relatoría de estudios e informes destaca en su publicación del día 22 de septiembre de 2022:

“La norma mexicana que regula la circulación de vehículos de autotransporte en México, un tráiler de doble remolque tiene permitido cargar hasta 75.5 toneladas y puede medir hasta 32.5 metros de largo. Sin embargo, en un informe entregado al Senado se documentó que el peso de tráileres que circulan así en México puede llegar hasta las 120 toneladas.

— Cuando un doble remolque tiene sobrecarga, su sistema de frenado es más lento, lo que le impide frenar pronto, puede tardar más de 10 segundos en lograr frenar, por eso terminan llevándose a una serie de automóviles— advierte Antonio Azueta, mecánico y reparador de tráileres.

De acuerdo con un estudio del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), de 2016, el frenado de un tráiler doble remolque, con 74 toneladas, necesitaría frenar 52

metros antes y tardaría al menos 4 segundos en hacer un alto total.

— Entonces estamos hablando de que no frenan porque en primera van muy pegados de los demás carros, en segunda porque, aunque pisen el freno el sistema tarda en actuar esos diez segundos, al final resulta insuficiente—, agrega Azueta.

Por ello, Juan Pablo Zatarain, académico del ITESO y quien ha estudiado el tema de logística y transporte de carga pesada, apunta que además de respetar el peso límite, la unidad debe de contar con frenos auxiliares.

— Para evitar que si los (frenos) normales se dañan o no funcionan, pues el sistema alterno entre en acción—, explica.

Otros países del mundo tienen limitaciones más estrictas, por ejemplo, en Estados Unidos, Brasil y Argentina solo permiten un peso de 40 toneladas, según los datos de una recopilación del Foro Internacional de Transporte.

“Pero esto hay que aclararlo, en Estados Unidos les permiten ese peso y un largo de 24 metros, evitando las dimensiones más grandes y estos tráileres solo pueden circular por carreteras rectas y planas, generalmente llevan troncos de árboles, cosas así, no llevan sustancias peligrosas, está sumamente restringido. Tú dime ¿cuándo vas a ver algo así?”, cuestiona Héctor Gandini, representante de la sociedad civil en iniciativas del doble remolque.

El mismo estudio del IMT señala que durante 2020 existían 801 tráileres de doble remolque registrados ante la autoridad. Sin embargo, Gandini refiere que es sencillo adaptar un vehículo para ser doble remolque, por lo que no hay certeza sobre su número circulando.

— En realidad no hay un censo oficial de cuántos dobles remolques hay... un doble remolque lo armas en media hora, no hay que olvidar que le quitas el dolly y ya no es doble remolque, bien fácil—, enfatiza.

En esto concuerda el académico Zatarain, quien señala que es sencillo desarmar los tráileres doble remolque, pues solo se necesitan unidades de ensamble y cableado que permita conectar las luces del último remolque con el comando.

Por su parte, la Asociación Nacional de Transporte Privado defendió el doble remolque en su participación ante el Senado, y sostuvo que el tema se debe enfocar en la gestión de la velocidad. Por ejemplo, regular la velocidad a 30 kilómetros por hora en zonas donde usuarios y vehículos se mezclan de forma frecuente.

Zatarain destaca que, a diferencia de México, en otros países, las unidades tienen una revisión más exhaustiva en sus cargas y sanciones más claras en caso de incumplir. Además de otras medidas para evitar accidentes como unidades de menor dimensión, que circulen en un carril exclusivo, a una velocidad regulada y se respeten las jornadas de trabajo de los conductores.”³

La ex senadora de la República Alejandra Lagunes Soto Ruiz, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXV Legislatura del honorable Congreso de la Unión, ha sido una de tantas que en su momento manifestó esta preocupación y después de hacer un estudio minucioso de los diferentes esfuerzos de legisladoras y legisladores por más de 10 años, he encontrado coincidencia con lo que en su momento ella presentó, razón por la cual le he solicitado de su autorización para realizar un planteamiento en los mismos términos de la citada exlegisladora, mencionando lo siguiente:

“La Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, establece las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y de arrastre y salvamento.

En esta norma se establece que el tracto camión doblemente articulado, es el vehículo destinado al transporte de carga constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación, que debe cumplir con diversas especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control, entre las que destacan:

- Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor,

- Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase,
- Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha,
- Circular con un mínimo de 100 metros de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente Norma,
- Conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo,
- Contar con conductores con capacitación, experiencia y licencia específica,
- Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje, y
- Sistemas de Posicionamiento Global, que reportará como mínimo los siguientes elementos: posición y velocidad, debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, información que el permisionario deberá poner a disposición de la Secretaría y Policía Federal para su consulta, conforme a los Lineamientos que emita la Secretaría.

Los tractocamiones doblemente articulados están autorizados para transitar por caminos hasta con 72.5 toneladas de peso, siempre y cuando cuenten con un sistema auxiliar de frenos, independientemente del sistema de balata.

Si bien, estas características ayudan en la prevención de accidentes, es fundamental que la autoridad de seguimiento y realice verificaciones constantes a los vehículos de carga que circulan en los caminos y puentes federales, con la finalidad de reducir accidentes e incrementar la seguridad de quienes circulen por caminos federales que existe menor probabilidad de accidentes con vehículos de autotransporte federal que pongan en riesgo su integridad física.⁴”

La citada iniciativa se puede leer completa en el siguiente link:

https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf

La propuesta legislativa

Para mayor claridad se expone el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO ACTUAL DE LA LEY GENERAL DE SALUD	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE CAPÍTULO II Distribución de Competencias	DEBE DECIR CAPÍTULO II Distribución de Competencias
Artículo 13. La competencia entre la Federación y las entidades federativas en materia de salubridad general quedará distribuida conforme a lo siguiente: A. ... I. a X. ... B. ... C. ...	Artículo 13. ... A. ... I. a X. ... XI. La coordinación de acciones entre instituciones de salud y la Guardia Nacional para implementar medidas que salvaguarden la vida de las personas, incluyendo la supervisión y ejecución de la prohibición de circulación de camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, en carreteras y áreas urbanas donde su operación represente un riesgo para la seguridad pública. XII. La realización de campañas de prevención y educación sobre la seguridad vial y salud pública dirigidas a la población, con el objetivo de reducir los accidentes y fomentar un entorno propicio para el desarrollo y bienestar de las personas. XIII. El desarrollo de normativas que aseguren la integración de la perspectiva de salud pública en las políticas de transporte y movilidad, promoviendo la garantía del derecho a la vida y a un ambiente sano para todos. B. ... C. ...

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado me permito proponer el siguiente

Decreto

Artículo Único. Se adicionan las fracciones XI, XII y XIII del Apartado A del artículo 13 de la Ley General de Salud, para quedar como sigue:

Capítulo II
Distribución de Competencias

Artículo 13. ...

A. ...

I. a X. ...

XI. La coordinación de acciones entre instituciones de salud y la Guardia Nacional para implementar medidas que salvaguarden la vida de las personas, incluyendo la supervisión y ejecución de

la prohibición de circulación de camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, en carreteras y áreas urbanas donde su operación represente un riesgo para la seguridad pública.

XII. La realización de campañas de prevención y educación sobre la seguridad vial y salud pública dirigidas a la población, con el objetivo de reducir los accidentes y fomentar un entorno propicio para el desarrollo y bienestar de las personas.

XIII. El desarrollo de normativas que aseguren la integración de la perspectiva de salud pública en las políticas de transporte y movilidad, promoviendo la garantía del derecho a la vida y a un ambiente sano para todos.

B. ...

C. ...

Artículo Transitorio

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

Notas

- <https://www.sinembargo.mx/4412725/traileres-asesinos-muertos-todos-los-dias/>
- <https://www.sinembargo.mx/4412725/traileres-asesinos-muertos-todos-los-dias/>
- <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/traileres-doble-remolque-iniciativas-congeladas-persisten-accidentes>
- https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 1 de septiembre de 2026.

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, EN MATERIA DE SALVAGUARDAR LA VIDA DE LAS PERSONAS QUE TRANSITAN POR LAS CARRETERAS DEL PAÍS, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, diputado federal Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados; presenta a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se adicionan diversas disposiciones de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos

La seguridad de las personas en materia de movilidad y seguridad vial, que transitan por las carreteras es un asunto de primordial importancia que requiere atención inmediata y acciones concretas.

El aumento en la circulación de unidades de autotransporte de carga, específicamente los camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque, ha llevado a un incremento en la siniestralidad vial. Esta iniciativa trata de proteger la vida, previniendo accidentes fatales o lesiones permanentes de los usuarios de las carreteras del país, por lo tanto se centra en la urgente necesidad de prohibir la circulación de estas unidades para proteger la vida de todos los usuarios de las vías.

Estudios han demostrado que los camiones de gran tamaño implican un mayor riesgo de accidentes. Según datos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes de México, las unidades de carga pesada están involucradas en aproximadamente el 14 por ciento de los accidentes fatales en carreteras. Este porcentaje es alarmante y muestra una correlación directa entre el tamaño y peso de estas unidades y la gravedad de los accidentes.

Los usuarios de la vía, incluyendo automovilistas, motociclistas, ciclistas y peatones, son particularmente

vulnerables ante la presencia de vehículos de gran tamaño. Un estudio de la Organización Mundial de la Salud (OMS) indica que las colisiones con camiones pesados son más propensas a resultar en lesiones graves o fatales. La inercia y la masa de estos vehículos amplifican el impacto en caso de colisión, resultando en consecuencias devastadoras para los demás usuarios.

La presencia continua de camiones de carga en las carreteras contribuye al estrés vial y a la desconfianza de los conductores. Según la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), el estrés asociado con la conducción en presencia de vehículos pesados no solo afecta la salud mental de los conductores, sino que también puede contribuir a un mayor número de errores humanos al volante, aumentando la probabilidad de accidentes.

Adicionalmente, estas unidades también contribuyen a la contaminación del aire y ruido en las zonas por las que circulan. Un informe del Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático indica que los vehículos de carga pesada son responsables de una significativa proporción de emisiones contaminantes. Prohibir su circulación puede tener beneficios directos para la salud pública y el medio ambiente.

En muchos países, como Dinamarca y Bélgica, se han implementado restricciones en la circulación de vehículos de carga pesada en determinadas carreteras o durante horarios específicos. Estas medidas han resultado en una reducción notable de accidentes y han mejorado la seguridad vial. La experiencia internacional demuestra que la prohibición puede ser una estrategia eficaz para proteger a los usuarios de la carretera.

La prohibición de la circulación de camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque es una medida necesaria y urgente para salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras. Esta acción no sólo busca reducir el número de accidentes y muertes, sino también promover la salud pública, el bienestar y un entorno vial más seguro para todos los usuarios de la vía. Es fundamental que se tomen decisiones proactivas que prioricen la vida y la seguridad en nuestras carreteras.

Para tener una idea del impacto que esto genera, cabe destacar que, en México, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año:

Solo en 2020, murieron 1,460 personas en accidentes relacionados con tráileres de doble remolque.

De acuerdo con el Diario de los Diputados, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año.

De acuerdo con *SinEmbargo*, más de mil 600 de los más de cinco mil accidentes viales que provocan muertes cada año en México involucran a algún tráiler, especialmente de doble remolque.¹

En este Honorable Congreso de la Unión, en diferentes legislaturas se ha planteado este problema, desde hace más de una década, como una preocupación urgente por resolver mediante la prohibición de estos y se han presentado iniciativas para prohibir la circulación de vehículos de carga con doble remolque, pero hasta ahora no han prosperado.

Es entendible las preocupaciones económicas que esto implica, sin embargo, nada se compara con el cuidado y protección de la vida de las personas, de nuestras familias, es tiempo de generar conciencia no solo desde la óptica económica y de la prohibición, sino de encontrar un sentido positivo al derecho a la vida, a nuestro cuidado, al de nuestras familias, a transitar sin miedo a sufrir un accidente, en efecto hemos escuchado las implicaciones que se tendrían si es que se logrará avanzar en la regulación y en su caso en la prohibición de la circulación de vehículos de doble o doble semi-remolque, sin embargo no está de más mencionar muchas más causas que afecta la circulación de este tipo de vehículos;

Los datos estadísticos muestran un alarmante incremento en el número de accidentes de tráfico en México, muchos de los cuales involucran vehículos de gran tamaño, como los doble y doble semi remolques. Estos vehículos, debido a su tamaño y peso, tienen un mayor potencial para causar daños significativos en caso de colisión. La prohibición de estos vehículos podría contribuir a una disminución en la tasa de accidentes y, por ende, a la salvaguarda de vidas humanas.

Además de los riesgos para la vida humana, los doble y doble semi remolques contribuyen a la contaminación ambiental. Su funcionamiento genera emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes que afectan la calidad del aire. Al limitar el uso de estos vehículos, se podría contribuir a un entorno más saludable y sostenible, alineándose con los objetivos de desarrollo sostenible del país dentro de la estrategia de prosperidad compartida, impulsado por la Presidenta Claudia Sheinbaum.

La prohibición de los doble y doble semi remolques no implica un freno al desarrollo del transporte de mercancías. Existen alternativas viables, como el uso de vehículos más pequeños y eficientes, que pueden realizar el mismo trabajo sin los riesgos asociados a los vehículos de gran tamaño. Fomentar el uso de estas alternativas puede estimular la innovación en el sector del transporte y contribuir a una economía más dinámica y segura.

La prohibición de los doble y doble semi remolques puede ir acompañada de campañas educativas que informen a la población sobre la importancia de la seguridad en las carreteras y la responsabilidad compartida de todos los usuarios.

La creación de una ley que prohíba los doble y doble semi remolques en México es una medida que busca priorizar la vida y la seguridad de todos los ciudadanos. Al reducir el riesgo de accidentes, proteger a los usuarios más vulnerables, contribuir a un entorno más saludable y fomentar alternativas de transporte, esta ley puede ser un paso significativo hacia un futuro más seguro y sostenible. Es momento de actuar y poner la vida en el centro de nuestras decisiones legislativas.

Planteamiento del problema

Me permito citar algunos fragmentos del artículo publicado en el medio de comunicación *SinEmbargo*, titulado: “Tráileres asesinos: muertos todos los días”, de la autoría de Francisco Ortiz Pinchetti, en el mes de septiembre del año 2023:

“... Las estadísticas del Inegi indican que en México hay 561 mil unidades de autotransporte de carga. Más de cinco mil personas mueren cada año por accidentes viales. En más de mil 600 de esos descensos se ve involucrado algún tráiler, especialmente

de doble remolque. Sin embargo, hay otros datos: el Instituto Mexicano del Transporte reporta que de 30 mil accidentes anuales, el tracto camión doblemente articulado participa en tres por ciento de los casos, genera 2.2 por ciento de fatalidades y 1.6 por ciento del total de lesionados. Es decir, ese tipo de vehículos provoca cada año la muerte de no menos de tres mil 600 mexicanos y deja lesiones a otros cuatro mil 800. Muchos de ellos quedan incapacitados de por vida. México ocupa el séptimo lugar en el mundo por el mayor número de accidentes carreteros, según la ONU.

Sabemos que en Estados Unidos y muchos otros países del mundo está prohibida la circulación de tráileres de doble remolque, por ser altamente peligrosos. Además, el transporte de carga está sujeto a estricta regulación, que incluye límites al peso de carga, sanciones millonarias a infractores y penas de prisión, como es en el caso de Gran Bretaña, Canadá, Francia y Alemania.

No ocurre así en México, obviamente. A pesar de incontables denuncias y de no pocas iniciativas de ley para reglamentar el tema, siguen siendo permitidos los tráileres de doble remolque y se mantienen altos tonelajes máximos permitidos, los cuales además se violan de manera cotidiana. Por lo demás, es prácticamente nula la aplicación de sanciones a los infractores.

Frecuentemente se culpa a los choferes de los accidentes. A menudo efectivamente actúan de manera irresponsable, sin precaución, a exceso de velocidad.

Existen otros culpables como lo son los dueños de las unidades de carga obligan a sus conductores a jornadas extenuantes. No los capacitan adecuadamente. Tampoco les dan debido mantenimiento a las unidades. Emplean llantas en mal estado, para ahorrar, y no revisan el sistema de frenado. Los sobrecargan de manera ilegal. Y son absolutamente impunes.

Un estudio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), alerta que la fatiga de los conductores de estos vehículos es causa preponderante en accidentes. “Casi todos los países regulan la cantidad de horas al volante y los tiempos de descanso para los choferes comerciales; pero en México no existen límites legales sobre tiempos de manejo continuo...”²

De acuerdo con la editorial de Animal Político, hace una relatoría de estudios e informes destaca en su publicación del día 22 de septiembre de 2022:

“La norma mexicana que regula la circulación de vehículos de autotransporte en México, un tráiler de doble remolque tiene permitido cargar hasta 75.5 toneladas y puede medir hasta 32.5 metros de largo. Sin embargo, en un informe entregado al Senado se documentó que el peso de tráileres que circulan así en México puede llegar hasta las 120 toneladas.

—Cuando un doble remolque tiene sobrecarga, su sistema de frenado es más lento, lo que le impide frenar pronto, puede tardar más de 10 segundos en lograr frenar, por eso terminan llevándose a una serie de automóviles— advierte Antonio Azueta, mecánico y reparador de tráileres.

De acuerdo con un estudio del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), de 2016, el frenado de un tráiler doble remolque, con 74 toneladas, necesitaría frenar 52 metros antes y tardaría al menos 4 segundos en hacer un alto total.

—Entonces estamos hablando de que no frenan porque en primera van muy pegados de los demás carros, en segunda porque, aunque pisen el freno el sistema tarda en actuar esos diez segundos, al final resulta insuficiente—, agrega Azueta.

Por ello, Juan Pablo Zatarain, académico del ITESO y quien ha estudiado el tema de logística y transporte de carga pesada, apunta que además de respetar el peso límite, la unidad debe de contar con frenos auxiliares.

—Para evitar que si los (frenos) normales se dañan o no funcionan, pues el sistema alterno entre en acción—, explica.

Otros países del mundo tienen limitaciones más estrictas, por ejemplo, en Estados Unidos, Brasil y Argentina solo permiten un peso de 40 toneladas, según los datos de una recopilación del Foro Internacional de Transporte.

“Pero esto hay que aclararlo, en Estados Unidos les permiten ese peso y un largo de 24 metros, evitando las dimensiones más grandes y estos tráileres solo pueden circular por carreteras rectas y planas, general-

mente llevan troncos de árboles, cosas así, no llevan sustancias peligrosas, está sumamente restringido. Tú dime ¿cuándo vas a ver algo así?”, cuestiona Héctor Gandini, representante de la sociedad civil en iniciativas del doble remolque.

El mismo estudio del IMT señala que durante 2020 existían 801 tráileres de doble remolque registrados ante la autoridad. Sin embargo, Gandini refiere que es sencillo adaptar un vehículo para ser doble remolque, por lo que no hay certeza sobre su número circulando.

—En realidad no hay un censo oficial de cuántos dobles remolques hay... un doble remolque lo armas en media hora, no hay que olvidar que le quitas el dolly y ya no es doble remolque, bien fácil—, enfatiza.

En esto concuerda el académico Zatarain, quien señala que es sencillo desarmar los tráileres doble remolque, pues solo se necesitan unidades de ensamble y cableado que permita conectar las luces del último remolque con el comando.

Por su parte, la Asociación Nacional de Transporte Privado defendió el doble remolque en su participación ante el Senado, y sostuvo que el tema se debe enfocar en la gestión de la velocidad. Por ejemplo, regular la velocidad a 30 kilómetros por hora en zonas donde usuarios y vehículos se mezclan de forma frecuente.

Zatarain destaca que, a diferencia de México, en otros países, las unidades tienen una revisión más exhaustiva en sus cargas y sanciones más claras en caso de incumplir. Además de otras medidas para evitar accidentes como unidades de menor dimensión, que circulen en un carril exclusivo, a una velocidad regulada y se respeten las jornadas de trabajo de los conductores.”³

La ex senadora de la República Alejandra Lagunes Soto Ruiz, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXV Legislatura del honorable Congreso de la Unión, ha sido una de tantas que en su momento manifestó esta preocupación y después de hacer un estudio minucioso de los diferentes esfuerzos de legisladoras y legisladores por más de 10 años, he encontrado coincidencia con lo que en su momento ella presentó, razón por la cual le he solicitado de su autorización para realizar un planteamiento en los mismos términos de la citada exlegisladora, mencionando lo siguiente:

“La Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, establece las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y de arrastre y salvamento.

En esta norma se establece que el tracto camión doblemente articulado, es el vehículo destinado al transporte de carga constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación, que debe cumplir con diversas especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control, entre las que destacan:

- Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor,
- Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase,
- Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha,
- Circular con un mínimo de 100 metros de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente Norma,
- Conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo,
- Contar con conductores con capacitación, experiencia y licencia específica,
- Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje, y
- Sistemas de Posicionamiento Global, que reportará como mínimo los siguientes elementos: posición

y velocidad, debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, información que el permisionario deberá poner a disposición de la Secretaría y Policía Federal para su consulta, conforme a los Lineamientos que emita la Secretaría.

Los tractocamiones doblemente articulados están autorizados para transitar por caminos hasta con 72.5 toneladas de peso, siempre y cuando cuenten con un sistema auxiliar de frenos, independientemente del sistema de balata.

Si bien, estas características ayudan en la prevención de accidentes, es fundamental que la autoridad de seguimiento y realice verificaciones constantes a los vehículos de carga que circulan en los caminos y puentes federales, con la finalidad de reducir accidentes e incrementar la seguridad de quienes circulen por caminos federales que existe menor probabilidad de accidentes con vehículos de autotransporte federal que pongan en riesgo su integridad física.⁴⁹

La citada iniciativa se puede leer completa en el siguiente link:

https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf

La propuesta legislativa

Para mayor claridad se expone el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO ACTUAL LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE	DEBE DECIR
Artículo 5. Finezas Sistema y de Sistema seguros	Artículo 5
Los resultados que obtiene de la presente Ley también como objetivos prioritarios la protección de la vida y la integridad física de los pasajeros en sus desplazamientos, al uso o disfrute de los vías públicas del país, por medio de un sistema de prevención que disminuya los factores de riesgo y los incidentes de los sistemas de transporte, se favorece de la promoción de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los siguientes criterios:	I a IX.
I a IX.	X. La promoción de condiciones de movilidad seguras y sustentables, que involucren la coordinación entre diferentes niveles de gobierno y organismos de seguridad.
	XI. Se coordinará con la Guardia Nacional para implementar medidas de seguridad vial que incluyan la prohibición de la circulación de las unidades de autotransporte de carga, específicamente los camiones remolque, tractocamiones, semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, en zonas donde su circulación represente un riesgo elevado para la seguridad de las personas.
	XII. La prohibición de la circulación de las mencionadas unidades en carreteras y áreas urbanas.
	XIII. Se establecerán mecanismos de evaluación y seguimiento de estas medidas, con el fin de asegurar la efectividad de las prohibiciones y ajustar las políticas de movilidad según los resultados obtenidos.
	XIV. La Guardia Nacional también implementará campañas preventivas orientadas a concientizar sobre la importancia de la seguridad vial y la correcta convivencia entre diferentes modos de transporte.

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado me permito proponer el siguiente

Decreto

Artículo Único. Se adicionan las fracciones X, XI, XII, XIII Y XVI del artículo 5o de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

Artículo 5. ...

...

I. a IX. ...

X. La promoción de condiciones de movilidad seguras y sustentables, que involucren la coordinación entre diferentes niveles de gobierno y organismos de seguridad.

XI. Se coordinará con la Guardia Nacional para implementar medidas de seguridad vial que incluyan la prohibición de la circulación de las unidades de autotransporte de carga, específicamente los camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, en zonas donde su circulación represente un riesgo elevado para la seguridad de las personas.

XII. La prohibición de la circulación de las mencionadas unidades en carreteras y áreas urbanas.

XIII. Se establecerán mecanismos de evaluación y seguimiento de estas medidas, con el fin de asegurar la efectividad de las prohibiciones y ajustar las políticas de movilidad según los resultados obtenidos.

XIV. La Guardia Nacional también implementará campañas preventivas orientadas a concientizar sobre la importancia de la seguridad vial y la correcta convivencia entre diferentes modos de transporte.

Artículo Transitorio

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

Notas

1. <https://www.sinembargo.mx/4412725/traileres-asesinos-muertos-todos-los-dias/>
2. <https://www.sinembargo.mx/4412725/traileres-asesinos-muertos-todos-los-dias/>
3. <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/traileres-doble-remolque-iniciativas-congeladas-persisten-accidentes>
4. https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 1 de septiembre de 2026.

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE REFORMA LA FRACCIÓN VIII DEL ARTÍCULO 208 DE LA LEY DEL INSTITUTO DE SEGURIDAD Y SERVICIOS SOCIALES DE LOS TRABAJADORES DEL ESTADO, EN MATERIA DE SALVAGUARDAR LA VIDA DE LOS TRABAJADORES DEL ESTADO QUE TRANSITAN POR LAS CARRETERAS DEL PAÍS, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, diputado federal Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados; presenta a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma la fracción VIII del artículo 208

de la Ley del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado, en materia de salvaguardar la vida de los trabajadores del estado que transitan por las carreteras del país, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La protección de la vida e integridad de los trabajadores es un derecho fundamental que debe ser garantizado a través de políticas y acciones concretas.

Los trabajadores que son parte de la población laboral, incluidos aquellos que utilizan las carreteras para desplazarse hacia sus centros de trabajo, son quienes enfrentan un riesgo directo. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), los accidentes de tráfico son una de las principales causas de lesiones y muertes en el mundo. Proteger la vida de los trabajadores es, por lo tanto, una prioridad que debe reflejarse en las políticas de salud y seguridad que rigen a instituciones como el ISSSTE.

En el contexto actual, la creciente circulación de unidades de autotransporte de carga, como camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque, representa un riesgo significativo para la seguridad vial y, por ende, para la vida de las personas que utilizan las carreteras.

Esta iniciativa refleja la imperante necesidad de atender un problema de salud pública por lo tanto busca resaltar la urgencia de reformar la Ley del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado (ISSSTE) para incluir la coordinación de la Guardia Nacional con el propósito de salvaguardar el derecho a la vida al prohibir la circulación de estos vehículos.

Las estadísticas del transporte en México evidencian un alarmante aumento en el número de accidentes de tránsito que involucran vehículos de carga. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes ha informado que aproximadamente el 14 por ciento de los accidentes de tráfico mortales ocurren con la participación de camiones y tractocamiones. Estas estadísticas recalcan la urgencia de tomar medidas efectivas para reducir la siniestralidad en las carreteras.

La inclusión de la Guardia Nacional en la regulación del transporte de carga permite establecer un marco de seguridad más robusto. La Guardia Nacional cuenta con la capacidad y el mandato necesarios para supervisar la circulación de vehículos pesados en regiones o momentos críticos, lo que puede traducirse en una reducción significativa en la probabilidad de accidentes. Esta colaboración puede ser fundamental en la implementación de prohibiciones temporales o permanentes según la evaluación de riesgo en rutas específicas.

La prohibición de circulación de los camiones mencionados no solo protege a los trabajadores, sino que también promueve un entorno más saludable para todas las personas. La reducción en el número de accidentes de tráfico puede mejorar la calidad de vida en las comunidades y reducir los costos asociados a la atención médica de las lesiones derivadas de estos siniestros. Como se observa en estudios de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), los costos de atención de accidentes viales afectan significativamente a los sistemas de salud pública y a la economía.

Numerosos países han implementado regulaciones sobre la circulación de vehículos pesados que funcionan con el objetivo de aumentar la seguridad vial. Por ejemplo, en países de Europa, se han establecido restricciones específicas para la circulación de vehículos de carga en determinadas horas y rutas, lo que ha resultado en una disminución de accidentes. México podría beneficiarse de estas experiencias al adoptar medidas que se ajusten a sus circunstancias y realidades.

Reformar la Ley del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado para incluir la coordinación de la Guardia Nacional y la prohibición de la circulación de ciertos tipos de unidades de auto-transporte de carga es una medida crucial para salvaguardar el derecho a la vida de las personas en México. Esta acción no solo contribuirá a la protección de la vida e integridad de los trabajadores, sino que también mejorará la seguridad vial y la salud pública en general. Implementar estas reformas es fundamental para avanzar hacia un entorno más seguro y responsable en nuestras carreteras.

Es fundamental que se tomen decisiones proactivas que prioricen la vida y la seguridad en nuestras carreteras.

Para tener una idea del impacto que esto genera, cabe destacar que, en México, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año:

Solo en 2020, murieron 1,460 personas en accidentes relacionados con tráileres de doble remolque.

De acuerdo con el Diario de los Diputados, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año.

De acuerdo con SinEmbargo, más de mil 600 de los más de cinco mil accidentes viales que provocan muertes cada año en México involucran a algún tráiler, especialmente de doble remolque.¹

En este Honorable Congreso de la Unión, en diferentes legislaturas se ha planteado este problema, desde hace más de una década, como una preocupación urgente por resolver mediante la prohibición de estos y se han presentado iniciativas para prohibir la circulación de vehículos de carga con doble remolque, pero hasta ahora no han prosperado.

Es entendible las preocupaciones económicas que esto implica, sin embargo, nada se compara con el cuidado y protección de la vida de las personas, de nuestras familias, es tiempo de generar conciencia no solo desde la óptica económica y de la prohibición, sino de encontrar un sentido positivo al derecho a la vida, a nuestro cuidado, al de nuestras familias, a transitar sin miedo a sufrir un accidente, en efecto hemos escuchado las implicaciones que se tendrían si es que se logrará avanzar en la regulación y en su caso en la prohibición de la circulación de vehículos de doble o doble semi-remolque, sin embargo no está de más mencionar muchas más causas que afecta la circulación de este tipo de vehículos;

Los datos estadísticos muestran un alarmante incremento en el número de accidentes de tráfico en México, muchos de los cuales involucran vehículos de gran tamaño, como los doble y doble semi remolques. Estos vehículos, debido a su tamaño y peso, tienen un mayor potencial para causar daños significativos en caso de colisión. La prohibición de estos vehículos podría contribuir a una disminución en la tasa de accidentes y, por ende, a la salvaguarda de vidas humanas.

Los usuarios más vulnerables de las vías, como ciclistas, motociclistas y peatones, se ven especialmente afectados por la presencia de vehículos de gran tamaño. La prohibición de los doble y doble semi remolques podría reducir el riesgo que representan para estos grupos, promoviendo un entorno más seguro para todos los usuarios de la carretera.

Además de los riesgos para la vida humana, los doble y doble semi remolques contribuyen a la contaminación ambiental. Su funcionamiento genera emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes que afectan la calidad del aire. Al limitar el uso de estos vehículos, se podría contribuir a un entorno más saludable y sostenible, alineándose con los objetivos de desarrollo sostenible del país dentro de la estrategia de prosperidad compartida, impulsado por la Presidenta Claudia Sheinbaum.

La prohibición de los doble y doble semi remolques no implica un freno al desarrollo del transporte de mercancías. Existen alternativas viables, como el uso de vehículos más pequeños y eficientes, que pueden realizar el mismo trabajo sin los riesgos asociados a los vehículos de gran tamaño. Fomentar el uso de estas alternativas puede estimular la innovación en el sector del transporte y contribuir a una economía más dinámica y segura.

La prohibición de los doble y doble semi remolques puede ir acompañada de campañas educativas que informen a la población sobre la importancia de la seguridad en las carreteras y la responsabilidad compartida de todos los usuarios.

La creación de una ley que prohíba los doble y doble semi remolques en México es una medida que busca priorizar la vida y la seguridad de todos los ciudadanos. Al reducir el riesgo de accidentes, proteger a los usuarios más vulnerables, contribuir a un entorno más saludable y fomentar alternativas de transporte, esta ley puede ser un paso significativo hacia un futuro más seguro y sostenible. Es momento de actuar y poner la vida en el centro de nuestras decisiones legislativas.

Planteamiento del problema

Me permito citar algunos fragmentos del artículo publicado en el medio de comunicación *SinEmbargo*, titulado: “Tráileres asesinos: muertos todos los días”, de

la autoría de Francisco Ortiz Pinchetti, en el mes de septiembre del año 2023:

“... Las estadísticas del Inegi indican que en México hay 561 mil unidades de autotransporte de carga. Más de cinco mil personas mueren cada año por accidentes viales. En más de mil 600 de esos descensos se ve involucrado algún tráiler, especialmente de doble remolque. Sin embargo, hay otros datos: el Instituto Mexicano del Transporte reporta que de 30 mil accidentes anuales, el tracto camión doblemente articulado participa en tres por ciento de los casos, genera 2.2 por ciento de fatalidades y 1.6 por ciento del total de lesionados. Es decir, ese tipo de vehículos provoca cada año la muerte de no menos de tres mil 600 mexicanos y deja lesiones a otros cuatro mil 800. Muchos de ellos quedan incapacitados de por vida. México ocupa el séptimo lugar en el mundo por el mayor número de accidentes carreteros, según la ONU.

Sabemos que en Estados Unidos y muchos otros países del mundo está prohibida la circulación de tráileres de doble remolque, por ser altamente peligrosos. Además, el transporte de carga está sujeto a estricta regulación, que incluye límites al peso de carga, sanciones millonarias a infractores y penas de prisión, como es en el caso de Gran Bretaña, Canadá, Francia y Alemania.

No ocurre así en México, obviamente. A pesar de incontables denuncias y de no pocas iniciativas de ley para reglamentar el tema, siguen siendo permitidos los tráileres de doble remolque y se mantienen altos tonelajes máximos permitidos, los cuales además se violan de manera cotidiana. Por lo demás, es prácticamente nula la aplicación de sanciones a los infractores.

Frecuentemente se culpa a los choferes de los accidentes. A menudo efectivamente actúan de manera irresponsable, sin precaución, a exceso de velocidad.

Existen otros culpables como lo son los dueños de las unidades de carga obligan a sus conductores a jornadas extenuantes. No los capacitan adecuadamente. Tampoco les dan debido mantenimiento a las unidades. Emplean llantas en mal estado, para ahorrar, y no revisan el sistema de frenado. Los sobrecargan de manera ilegal. Y son absolutamente impunes.

Un estudio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), alerta que la fatiga de los conductores de estos vehículos es causa preponderante en accidentes. “Casi todos los países regulan la cantidad de horas al volante y los tiempos de descanso para los choferes comerciales; pero en México no existen límites legales sobre tiempos de manejo continuo...”²

De acuerdo con la editorial de Animal Político, hace una relatoría de estudios e informes destaca en su publicación del día 22 de septiembre de 2022:

“La norma mexicana que regula la circulación de vehículos de autotransporte en México, un tráiler de doble remolque tiene permitido cargar hasta 75.5 toneladas y puede medir hasta 32.5 metros de largo. Sin embargo, en un informe entregado al Senado se documentó que el peso de tráileres que circulan así en México puede llegar hasta las 120 toneladas.

—Cuando un doble remolque tiene sobrecarga, su sistema de frenado es más lento, lo que le impide frenar pronto, puede tardar más de 10 segundos en lograr frenar, por eso terminan llevándose a una serie de automóviles—, advierte Antonio Azueta, mecánico y reparador de tráileres.

De acuerdo con un estudio del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), de 2016, el frenado de un tráiler doble remolque, con 74 toneladas, necesitaría frenar 52 metros antes y tardaría al menos 4 segundos en hacer un alto total.

—Entonces estamos hablando de que no frenan porque en primera van muy pegados de los demás carros, en segunda porque, aunque pisen el freno el sistema tarda en actuar esos diez segundos, al final resulta insuficiente—, agrega Azueta.

Por ello, Juan Pablo Zatarain, académico del ITESO y quien ha estudiado el tema de logística y transporte de carga pesada, apunta que además de respetar el peso límite, la unidad debe de contar con frenos auxiliares.

—Para evitar que si los (frenos) normales se dañan o no funcionan, pues el sistema alterno entre en acción—, explica.

Otros países del mundo tienen limitaciones más estrictas,

por ejemplo, en Estados Unidos, Brasil y Argentina solo permiten un peso de 40 toneladas, según los datos de una recopilación del Foro Internacional de Transporte.

“Pero esto hay que aclararlo, en Estados Unidos les permiten ese peso y un largo de 24 metros, evitando las dimensiones más grandes y estos tráileres solo pueden circular por carreteras rectas y planas, generalmente llevan troncos de árboles, cosas así, no llevan sustancias peligrosas, está sumamente restringido. Tú dime ¿cuándo vas a ver algo así?”, cuestiona Héctor Gandini, representante de la sociedad civil en iniciativas del doble remolque.

El mismo estudio del IMT señala que durante 2020 existían 801 tráileres de doble remolque registrados ante la autoridad. Sin embargo, Gandini refiere que es sencillo adaptar un vehículo para ser doble remolque, por lo que no hay certeza sobre su número circulando.

—En realidad no hay un censo oficial de cuántos dobles remolques hay... un doble remolque lo armas en media hora, no hay que olvidar que le quitas el dolly y ya no es doble remolque, bien fácil—, enfatiza.

En esto concuerda el académico Zatarain, quien señala que es sencillo desarmar los tráileres doble remolque, pues solo se necesitan unidades de ensamble y cableado que permita conectar las luces del último remolque con el comando.

Por su parte, la Asociación Nacional de Transporte Privado defendió el doble remolque en su participación ante el Senado, y sostuvo que el tema se debe enfocar en la gestión de la velocidad. Por ejemplo, regular la velocidad a 30 kilómetros por hora en zonas donde usuarios y vehículos se mezclan de forma frecuente.

Zatarain destaca que, a diferencia de México, en otros países, las unidades tienen una revisión más exhaustiva en sus cargas y sanciones más claras en caso de incumplir. Además de otras medidas para evitar accidentes como unidades de menor dimensión, que circulen en un carril exclusivo, a una velocidad regulada y se respeten las jornadas de trabajo de los conductores.”³

La ex senadora de la República Alejandra Lagunes Soto Ruiz, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXV Legislatura del ho-

norable Congreso de la Unión, ha sido una de tantas que en su momento manifestó esta preocupación y después de hacer un estudio minucioso de los diferentes esfuerzos de legisladoras y legisladores por más de 10 años, he encontrado coincidencia con lo que en su momento ella presentó, razón por la cual le he solicitado de su autorización para realizar un planteamiento en los mismos términos de la citada exlegisladora, mencionando lo siguiente:

“La Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, establece las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y de arrastre y salvamento.

En esta norma se establece que el tracto camión doblemente articulado, es el vehículo destinado al transporte de carga constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación, que debe cumplir con diversas especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control, entre las que destacan:

- Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor,
- Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase,
- Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha,
- Circular con un mínimo de 100 metros de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente Norma,
- Conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo,

- Contar con conductores con capacitación, experiencia y licencia específica,
- Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje, y
- Sistemas de Posicionamiento Global, que reportará como mínimo los siguientes elementos: posición y velocidad, debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, información que el permisionario deberá poner a disposición de la Secretaría y Policía Federal para su consulta, conforme a los Lineamientos que emita la Secretaría.

Los tractocamiones doblemente articulados están autorizados para transitar por caminos hasta con 72.5 toneladas de peso, siempre y cuando cuenten con un sistema auxiliar de frenos, independientemente del sistema de balata.

Si bien, estas características ayudan en la prevención de accidentes, es fundamental que la autoridad de seguimiento y realice verificaciones constantes a los vehículos de carga que circulan en los caminos y puentes federales, con la finalidad de reducir accidentes e incrementar la seguridad de quienes circulen por caminos federales que existe menor probabilidad de accidentes con vehículos de autotransporte federal que pongan en riesgo su integridad física.⁴”

La citada iniciativa se puede leer completa en el siguiente link:

https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-18/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf

Esta reforma busca garantizar que el ISSSTE también contribuya activamente a la protección de la vida de los trabajadores, alineándose con los objetivos más amplios de seguridad y salud pública en el país.

LA PROPUESTA LEGISLATIVA

Para mayor claridad se expone el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO ACTUAL LEY DEL INSTITUTO DE SEGURIDAD Y SERVICIOS SOCIALES DE LOS TRABAJADORES DEL ESTADO	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE Artículo 208. El Instituto tendrá las siguientes funciones: I. a VII. ... VIII. Difundir conocimientos y prácticas de previsión social; IX. a XII.	DEBE DECIR Artículo 208. ... I. a VII. ... VIII. Difundir conocimientos y prácticas de previsión social y seguridad vial garantizando el derecho a la vida e integridad física de los trabajadores, coordinándose con la Guardia Nacional para la prohibición, de la circulación de unidades de autotransporte de carga, específicamente camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, en las zonas donde su operación represente un riesgo para la seguridad de los trabajadores y la población en general. IX. a XII.

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado me permito proponer el siguiente:

Decreto

Artículo Único. Se reforma la fracción VIII. del artículo 208 de la Ley del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado para quedar como sigue:

Artículo 208. ...

I. a VII. ...

VIII. Difundir conocimientos y prácticas de previsión social y **seguridad vial garantizando el derecho a la vida e integridad física de los trabajadores, coordinándose con la Guardia Nacional para la prohibición de la circulación de unidades de autotransporte de carga, específicamente camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, en las zonas donde su operación represente un riesgo para la seguridad de los trabajadores y la población en general.**

IX. a XII. ...

...

Artículo Transitorio

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

Notas

1. <https://www.sinembargo.mx/4412725/traileres-asesinos-muertos-todos-los-dias/>
2. <https://www.sinembargo.mx/4412725/traileres-asesinos-muertos-todos-los-dias/>
3. <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/traileres-doble-remolque-iniciativas-congeladas-persisten-accidentes>
4. https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 1 de septiembre de 2026.

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE REFORMA LA FRACCIÓN IX DEL ARTÍCULO 251 DE LA LEY DEL SEGURO SOCIAL, EN MATERIA DE SALVAGUARDAR LA VIDA DE LAS PERSONAS QUE TRANSITAN POR LAS CARRETERAS DEL PAÍS, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto, por el que se reforma la fracción IX del artículo 251 de la Ley del Seguro Social, para salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La protección de la vida y la integridad de las personas que transitan por las vías públicas es un deber fundamental del Estado.

En México, la creciente circulación de unidades de autotransporte de carga, tales como camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, ha planteado serios desafíos en materia de seguridad vial.

Esta exposición de motivos busca argumentar la necesidad de reformar la Ley del Seguro Social para incluir la coordinación de la Guardia Nacional en la regulación y prohibición de la circulación de estas unidades con el fin de salvaguardar el derecho a la vida de todas las personas.

Las estadísticas sobre accidentes de tráfico en México revelan una alarmante frecuencia de incidentes que involucran vehículos de carga pesada. De acuerdo con datos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, más de 14 por ciento de los accidentes fatales en carreteras se relacionan con camiones y tractocamiones. Este dato pone de manifiesto la gravedad del problema y la urgente necesidad de implementar medidas efectivas para prevenir estos sucesos en las carreteras.

Los trabajadores, incluidos aquellos que se desplazan diariamente por carretera, representan una parte significativa de la población que se ve afectada por estos accidentes. Según la Organización Mundial de la Salud, los accidentes de tráfico son una de las principales causas de muerte y lesiones en el mundo, afectando desproporcionadamente a los trabajadores. La salud y la seguridad de los trabajadores deben ser una prioridad, y el Marco Normativo del Instituto Mexicano del Seguro Social debe reflejar este compromiso a través de reformas que contemplen la seguridad vial.

Incorporar la Guardia Nacional en la supervisión de la circulación de estos vehículos permite establecer un control más eficaz sobre su uso en las vías públicas. La Guardia Nacional tiene la capacidad y el mandato para implementar medidas de vigilancia y regulación que pueden ayudar a prevenir accidentes. Esta coordinación es fundamental para armonizar el enfoque de se-

guridad en el ámbito vial con la protección de la vida de todos los ciudadanos.

En diversas naciones, como Alemania y los Países Bajos, se han adoptado regulaciones específicas para limitar la circulación de vehículos pesados en áreas con alta actividad peatonal o durante horarios críticos. Estas medidas han resultado en una notable disminución de accidentes y mejoramiento de la seguridad vial. La experiencia internacional muestra que estas acciones son efectivas y necesarias para proteger a la población.

El Estado tiene la responsabilidad ineludible de garantizar la vida y la integridad de sus ciudadanos, lo cual está intrínsecamente relacionado con la regulación del transporte de carga. Fortalecer el marco legal en esta dirección es un paso significativo para cumplir con este mandato.

La reforma de la Ley del Seguro Social para incluir la coordinación de la Guardia Nacional y la prohibición de la circulación de unidades de autotransporte de carga es un asunto de vital importancia para salvaguardar el derecho a la vida de las personas en México. Esta acción no solo contribuirá a la protección de los trabajadores y la población en general, sino que también sendas a un entorno vial más seguro y saludable. Por lo tanto, es fundamental que esta reforma sea considerada y priorizada en la agenda legislativa, reflejando la urgencia de abordar los riesgos asociados a la circulación de estas unidades en nuestras carreteras.

Es fundamental que se tomen decisiones proactivas que prioricen la vida y la seguridad en nuestras carreteras.

Para tener una idea del impacto que esto genera, cabe destacar que, en México, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año:

Sólo en 2020, murieron mil 460 personas en accidentes relacionados con tráileres de doble remolque.

De acuerdo con el Diario de los Diputados, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año.

De acuerdo con *SinEmbargo*, más de mil 600 de los más de cinco mil accidentes viales que provocan

mueres cada año en México involucran a algún tráiler, especialmente de doble remolque.¹

En el Congreso de la Unión, en diferentes legislaturas se ha planteado este problema, desde hace más de una década, como una preocupación urgente por resolver mediante la prohibición de estos y se han presentado iniciativas para prohibir la circulación de vehículos de carga con doble remolque, pero hasta ahora no han prosperado.

Son entendibles las preocupaciones económicas que esto implica, sin embargo, nada se compara con el cuidado y protección de la vida de las personas, de nuestras familias, es tiempo de generar conciencia no solo desde la óptica económica y de la prohibición, sino de encontrar un sentido positivo al derecho a la vida, a nuestro cuidado, al de nuestras familias, a transitar sin miedo a sufrir un accidente, en efecto hemos escuchado las implicaciones que se tendrían si es que se logrará avanzar en la regulación y en su caso en la prohibición de la circulación de vehículos de doble o doble semirremolque, sin embargo no está de más mencionar muchas más causas que afecta la circulación de este tipo de vehículos.

Los datos estadísticos muestran un alarmante incremento en el número de accidentes de tráfico en México, muchos de los cuales involucran vehículos de gran tamaño, como los doble y doble semi remolques. Estos vehículos, debido a su tamaño y peso, tienen un mayor potencial para causar daños significativos en caso de colisión. La prohibición de estos vehículos podría contribuir a una disminución en la tasa de accidentes y, por ende, a la salvaguarda de vidas humanas.

Los usuarios más vulnerables de las vías, como ciclistas, motociclistas y peatones, se ven especialmente afectados por la presencia de vehículos de gran tamaño. La prohibición de los doble y doble semi remolques podría reducir el riesgo que representan para estos grupos, promoviendo un entorno más seguro para todos los usuarios de la carretera.

Además de los riesgos para la vida humana, los doble y doble semi remolques contribuyen a la contaminación ambiental. Su funcionamiento genera emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes que afectan la calidad del aire. Al limitar el uso de estos vehículos, se podría contribuir a un entorno más

saludable y sostenible, alineándose con los objetivos de desarrollo sostenible del país dentro de la estrategia de prosperidad compartida, impulsado por la presidenta Claudia Sheinbaum.

La prohibición de los doble y doble semi remolques no implica un freno al desarrollo del transporte de mercancías. Existen alternativas viables, como el uso de vehículos más pequeños y eficientes, que pueden realizar el mismo trabajo sin los riesgos asociados a los vehículos de gran tamaño. Fomentar el uso de estas alternativas puede estimular la innovación en el sector del transporte y contribuir a una economía más dinámica y segura.

La prohibición de los doble y doble semi remolques puede ir acompañada de campañas educativas que informen a la población sobre la importancia de la seguridad en las carreteras y la responsabilidad compartida de todos los usuarios.

La creación de una ley que prohíba los doble y doble semi remolques en México es una medida que busca priorizar la vida y la seguridad de todos los ciudadanos. Al reducir el riesgo de accidentes, proteger a los usuarios más vulnerables, contribuir a un entorno más saludable y fomentar alternativas de transporte, esta ley puede ser un paso significativo hacia un futuro más seguro y sostenible. Es momento de actuar y poner la vida en el centro de nuestras decisiones legislativas.

Planteamiento del problema

Me permito citar algunos fragmentos del artículo publicado en el medio de comunicación, sin embargo, titulado: “Tráileres asesinos: muertos todos los días”, de la autoría de Francisco Ortiz Pinchetti, en septiembre de 2023:

“... Las estadísticas del Inegi indican que en México hay 561 mil unidades de autotransporte de carga. Más de cinco mil personas mueren cada año por accidentes viales. En más de mil 600 de esos descensos se ve involucrado algún tráiler, especialmente de doble remolque. Sin embargo, hay otros datos: el Instituto Mexicano del Transporte reporta que de 30 mil accidentes anuales, el tracto camión doblemente articulado participa en tres por ciento de los casos, genera 2.2 por ciento de fatalidades y 1.6 por ciento del total de lesionados. Es decir, ese tipo de

vehículos provoca cada año la muerte de no menos de tres mil 600 mexicanos y deja lesiones a otros cuatro mil 800. Muchos de ellos quedan incapacitados de por vida. México ocupa el séptimo lugar en el mundo por el mayor número de accidentes carreteros, según la ONU.

Sabemos que en Estados Unidos y muchos otros países del mundo está prohibida la circulación de tráileres de doble remolque, por ser altamente peligrosos. Además, el transporte de carga está sujeto a estricta regulación, que incluye límites al peso de carga, sanciones millonarias a infractores y penas de prisión, como es en el caso de Gran Bretaña, Canadá, Francia y Alemania.

No ocurre así en México, obviamente. A pesar de incontables denuncias y de no pocas iniciativas de ley para reglamentar el tema, siguen siendo permitidos los tráileres de doble remolque y se mantienen altos tonelajes máximos permitidos, los cuales además se violan de manera cotidiana. Por lo demás, es prácticamente nula la aplicación de sanciones a los infractores.

Frecuentemente se culpa a los choferes de los accidentes. A menudo efectivamente actúan de manera irresponsable, sin precaución, a exceso de velocidad.

Existen otros culpables como lo son los dueños de las unidades de carga obligan a sus conductores a jornadas extenuantes. No los capacitan adecuadamente. Tampoco les dan debido mantenimiento a las unidades. Emplean llantas en mal estado, para ahorrar, y no revisan el sistema de frenado. Los sobrecargan de manera ilegal. Y son absolutamente impunes.

Un estudio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos alerta que la fatiga de los conductores de estos vehículos es causa preponderante en accidentes. “Casi todos los países regulan la cantidad de horas al volante y los tiempos de descanso para los choferes comerciales; pero en México no existen límites legales sobre tiempos de manejo continuo...”²

De acuerdo con la editorial de Animal Político, hace una relatoría de estudios e informes destaca en su publicación del día 22 de septiembre de 2022:

“La norma mexicana que regula la circulación de vehículos de autotransporte en México, un tráiler de doble remolque tiene permitido cargar hasta 75.5

toneladas y puede medir hasta 32.5 metros de largo. Sin embargo, en un informe entregado al Senado se documentó que el peso de tráileres que circulan así en México puede llegar hasta las 120 toneladas.

– Cuando un doble remolque tiene sobrecarga, su sistema de frenado es más lento, lo que le impide frenar pronto, puede tardar más de 10 segundos en lograr frenar, por eso terminan llevándose a una serie de automóviles, advierte Antonio Azueta, mecánico y reparador de tráileres.

De acuerdo con un estudio del Instituto Mexicano del Transporte de 2016, el frenado de un tráiler doble remolque, con 74 toneladas necesitaría frenar 52 metros antes y tardaría al menos 4 segundos en hacer un alto total.

– Entonces estamos hablando de que no frenan porque en primera van muy pegados de los demás carros, en segunda porque, aunque pisen el freno el sistema tarda en actuar esos diez segundos, al final resulta insuficiente-agrega Azueta.

Por ello, Juan Pablo Zatarain, académico del ITESO y quien ha estudiado el tema de logística y transporte de carga pesada, apunta que además de respetar el peso límite, la unidad debe de contar con frenos auxiliares.

– Para evitar que si los (frenos) normales se dañan o no funcionan, pues el sistema alterno entre en acción, explica.

Otros países tienen limitaciones más estrictas, por ejemplo, en Estados Unidos, Brasil y Argentina solo permiten un peso de 40 toneladas, según los datos de una recopilación del Foro Internacional de Transporte.

“Pero esto hay que aclararlo, en Estados Unidos les permiten ese peso y un largo de 24 metros, evitando las dimensiones más grandes y estos tráileres solo pueden circular por carreteras rectas y planas, generalmente llevan troncos de árboles, cosas así, no llevan sustancias peligrosas, está sumamente restringido. Tú dime ¿cuándo vas a ver algo así?”, cuestiona Héctor Gandini, representante de la sociedad civil en iniciativas del doble remolque.

El mismo estudio del IMT señala que durante 2020 existían 801 tráileres de doble remolque registrados

ante la autoridad. Sin embargo, Gandini refiere que es sencillo adaptar un vehículo para ser doble remolque, por lo que no hay certeza sobre su número circulando.

—En realidad no hay un censo oficial de cuántos dobles remolques hay... un doble remolque lo armas en media hora, no hay que olvidar que le quitas el *dolly* y ya no es doble remolque, bien fácil, enfatiza.

En esto concuerda el académico Zatarain, quien señala que es sencillo desarmar los tráileres doble remolque, pues sólo se necesitan unidades de ensamble y cableado que permita conectar las luces del último remolque con el comando.

La Asociación Nacional de Transporte Privado defendió el doble remolque en su participación ante el Senado, y sostuvo que el tema se debe enfocar en la gestión de la velocidad. Por ejemplo, regular la velocidad a 30 kilómetros por hora en zonas donde usuarios y vehículos se mezclan de forma frecuente.

Zatarain destaca que, a diferencia de México, en otros países, las unidades tienen una revisión más exhaustiva en sus cargas y sanciones más claras en caso de incumplir. Además de otras medidas para evitar accidentes como unidades de menor dimensión, que circulen en un carril exclusivo, a una velocidad regulada y se respeten las jornadas de trabajo de los conductores”.³

Alejandra Lagunes Soto Ruiz, senadora del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXV Legislatura del Congreso de la Unión, ha sido una de tantas que en su momento manifestó esta preocupación y después de hacer un estudio minucioso de los diferentes esfuerzos de legisladoras y legisladores por más de 10 años, he encontrado coincidencia con lo que en su momento ella presentó, razón por la cual le he solicitado de su autorización para realizar un planteamiento en los mismos términos de la citada exlegisladora, mencionando lo siguiente:

La Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, establece las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comuni-

cación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y de arrastre y salvamento.

En esta norma se establece que el tractocamión doblemente articulado es el vehículo destinado al transporte de carga constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación, que debe cumplir con diversas especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control, entre las que destacan

- Velocidad máxima de 80 kilómetros por hora o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor;
- Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase;
- Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha;
- Circular con un mínimo de 100 metros de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente norma;
- Conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo;
- Contar con conductores con capacitación, experiencia y licencia específica;
- Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje; y
- Sistemas de posicionamiento global, que reportará como mínimo los siguientes elementos: posición y velocidad, debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, información que el permisionario deberá poner a disposición de la secretaría y Policía Federal para su consulta, conforme a los lineamientos que emita la secretaría.

Los tractocamiones doblemente articulados están autorizados para transitar por caminos hasta con 72.5 to-

neladas de peso, siempre y cuando cuenten con un sistema auxiliar de frenos, independientemente del sistema de balata.

Si bien, estas características ayudan en la prevención de accidentes, es fundamental que la autoridad de seguimiento y realice verificaciones constantes a los vehículos de carga que circulan en los caminos y puentes federales, con la finalidad de reducir accidentes e incrementar la seguridad de quienes circulen por caminos federales que existe menor probabilidad de accidentes con vehículos de autotransporte federal que pongan en riesgo su integridad física.⁴

La citada iniciativa se puede leer completa en el https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf

Propuesta legislativa

Para mayor claridad se expone el siguiente cuadro comparativo:

Antes	Después
El artículo 251 de la Ley del Seguro Social, que establece:	El artículo 251 de la Ley del Seguro Social, que establece:
IX. Difundir conocimientos y prácticas de prevención, seguridad social y seguridad vial garantizando el derecho a la vida e integridad física de los derechohabientes, coordinándose con la Guardia Nacional para la prohibición, de la circulación de unidades de autotransporte de carga, específicamente camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, en las zonas donde su operación represente un riesgo para la seguridad de los derechohabientes y la población en general.	IX. Difundir conocimientos y prácticas de prevención, seguridad social y seguridad vial garantizando el derecho a la vida e integridad física de los derechohabientes, coordinándose con la Guardia Nacional para la prohibición, de la circulación de unidades de autotransporte de carga, específicamente camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, en las zonas donde su operación represente un riesgo para la seguridad de los derechohabientes y la población en general.

Por todo lo expuesto y fundado me permito proponer el siguiente

Decreto

Único. Se reforma la fracción IX del artículo 251 de la Ley del Seguro Social para quedar como sigue:

Del Instituto Mexicano del Seguro Social

Capítulo I

De las Atribuciones, Patrimonio y
Órganos de Gobierno y Administración

Artículo 251. ...

I. a VIII. ...

IX. Difundir conocimientos y prácticas de prevención, seguridad social y seguridad vial garantizando el derecho a la vida e integridad física de los derechohabientes, coordinándose con la Guardia Nacional para la prohibición, de la circulación de unidades de autotransporte de carga, específicamente camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, en las zonas donde su operación represente un riesgo para la seguridad de los derechohabientes y la población en general.

X. a XXXVIII. ...

Transitorio

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

Notas

1 <https://www.sinembargo.mx/4412725/traileres-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

2 <https://www.sinembargo.mx/4412725/traileres-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

3 <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/traileres-doble-remolque-iniciativas-congeladas-persisten-accidentes>

4 https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 2 de septiembre de 2026.

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO, EN MATERIA DE SALVAGUARDAR LA VIDA DE LAS Y LOS TRABAJADORES QUE TRANSITAN POR LAS CARRETERAS DEL PAÍS, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, diputado federal Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados; presenta a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se adicionan diversas disposiciones de la Ley Federal del Trabajo, en materia de salvaguardar la vida de las y los trabajadores que transitan por las carreteras del país, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

El derecho a la vida es un principio básico que debe estar en el centro de todas las acciones gubernamentales. La salvaguarda de la vida e integridad de los trabajadores es un principio fundamental que debe ser asegurado por el marco normativo del país.

En México, el aumento de la circulación de unidades de autotransporte de carga, tales como camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque, ha generado preocupaciones significativas en materia de seguridad vial.

Esta exposición de motivos tiene por objetivo subrayar la necesidad de reformar la Ley Federal del Trabajo para incluir la coordinación de la Guardia Nacional y establecer la prohibición de la circulación de estos vehículos, en aras de proteger el derecho a la vida de las personas.

Estudios recientes de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes muestran que un importante porcentaje de accidentes fatales en carretera involucra vehículos de carga pesada. Este problema no solo afecta a los conductores de estos vehículos, sino también a otros usuarios de la vía, incluidos peatones y ciclistas. De acuerdo con datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS), los accidentes de tráfico

son una de las principales causas de muerte en muchas naciones, y México no es la excepción. El incremento de accidentes gravemente perjudica la vida laboral y la salud de los ciudadanos.

Los trabajadores no sólo se encuentran en riesgo mientras laboran, sino también en su tránsito hacia y desde el trabajo. La reforma propuesta garantizaría que las políticas de seguridad laboral no se limiten a los espacios de trabajo, sino que se extiendan a las vías públicas, donde los trabajadores pueden estar expuestos a situaciones peligrosas. Incorporar la protección vial en el ámbito laboral es clave para garantizar un entorno más seguro y saludable.

Añadir la coordinación con la Guardia Nacional en la regulación del tránsito de estas unidades permite el fortalecimiento de las medidas de seguridad vial. La Guardia Nacional tiene el mandato y la capacidad para implementar acciones de supervisión y control que pueden prevenir accidentes, así como para intervenir en situaciones de riesgo. Esta colaboración es vital para asegurar el cumplimiento de las normas de tránsito y establecer prohibiciones efectivas según las evaluaciones de riesgo en rutas específicas.

A nivel internacional, muchos países han impuesto restricciones a la circulación de vehículos pesados en áreas urbanas o durante horarios pico, logrando una notable disminución en los accidentes de tráfico. Por ejemplo, regiones de Europa han aplicado medidas exitosas que garantizan la seguridad de los usuarios de la carretera. Estas experiencias demuestran que la regulación y control efectivos pueden resultar en un entorno más seguro.

La reforma de la Ley Federal del Trabajo es fundamental para reafirmar el compromiso del Estado con la protección de la vida de los ciudadanos.

Esta reforma reflejaría una acción proactiva para proteger a la población, especialmente a los más vulnerables, como los trabajadores que transitan por carreteras.

Reformar la Ley Federal del Trabajo para incorporar la coordinación de la Guardia Nacional y la prohibición de la circulación de unidades de autotransporte de carga en circunstancias específicas es una medida indispensable para salvaguardar el derecho a la vida de las personas en México.

Al adoptar estas disposiciones, se promoverá un entorno más seguro no solo para los trabajadores, sino para toda la población que utiliza las vías públicas. Proteger la vida y la integridad de las personas es una responsabilidad que debe ser priorizada en la agenda legislativa y, al mismo tiempo, se convertirá en un paso hacia políticas más efectivas en materia de seguridad vial y bienestar social.

Es fundamental que se tomen decisiones proactivas que prioricen la vida y la seguridad en nuestras carreteras.

Para tener una idea del impacto que esto genera, cabe destacar que, en México, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año:

Solo en 2020, murieron 1,460 personas en accidentes relacionados con tráileres de doble remolque.

De acuerdo con el Diario de los Diputados, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año.

De acuerdo con *SinEmbargo*, más de mil 600 de los más de cinco mil accidentes viales que provocan muertes cada año en México involucran a algún tráiler, especialmente de doble remolque.¹

En este Honorable Congreso de la Unión, en diferentes legislaturas se ha planteado este problema, desde hace más de una década, como una preocupación urgente por resolver mediante la prohibición de estos y se han presentado iniciativas para prohibir la circulación de vehículos de carga con doble remolque, pero hasta ahora no han prosperado.

Es entendible las preocupaciones económicas que esto implica, sin embargo, nada se compara con el cuidado y protección de la vida de las personas, de nuestras familias, es tiempo de generar conciencia no solo desde la óptica económica y de la prohibición, sino de encontrar un sentido positivo al derecho a la vida, a nuestro cuidado, al de nuestras familias, a transitar sin miedo a sufrir un accidente, en efecto hemos escuchado las implicaciones que se tendrían si es que se logrará avanzar en la regulación y en su caso en la prohibición de la circulación de vehículos de doble o doble semi-remolque, sin embargo no está de más mencionar mu-

chas más causas que afecta la circulación de este tipo de vehículos;

Los datos estadísticos muestran un alarmante incremento en el número de accidentes de tráfico en México, muchos de los cuales involucran vehículos de gran tamaño, como los doble y doble semi remolques. Estos vehículos, debido a su tamaño y peso, tienen un mayor potencial para causar daños significativos en caso de colisión. La prohibición de estos vehículos podría contribuir a una disminución en la tasa de accidentes y, por ende, a la salvaguarda de vidas humanas.

Los usuarios más vulnerables de las vías, como ciclistas, motociclistas y peatones, se ven especialmente afectados por la presencia de vehículos de gran tamaño. La prohibición de los doble y doble semi remolques podría reducir el riesgo que representan para estos grupos, promoviendo un entorno más seguro para todos los usuarios de la carretera.

Además de los riesgos para la vida humana, los doble y doble semi remolques contribuyen a la contaminación ambiental. Su funcionamiento genera emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes que afectan la calidad del aire. Al limitar el uso de estos vehículos, se podría contribuir a un entorno más saludable y sostenible, alineándose con los objetivos de desarrollo sostenible del país dentro de la estrategia de prosperidad compartida, impulsado por la Presidenta Claudia Sheinbaum.

La prohibición de los doble y doble semi remolques no implica un freno al desarrollo del transporte de mercancías. Existen alternativas viables, como el uso de vehículos más pequeños y eficientes, que pueden realizar el mismo trabajo sin los riesgos asociados a los vehículos de gran tamaño. Fomentar el uso de estas alternativas puede estimular la innovación en el sector del transporte y contribuir a una economía más dinámica y segura.

La prohibición de los doble y doble semi remolques puede ir acompañada de campañas educativas que informen a la población sobre la importancia de la seguridad en las carreteras y la responsabilidad compartida de todos los usuarios.

La creación de una ley que prohíba los doble y doble semi remolques en México es una medida que busca

priorizar la vida y la seguridad de todos los ciudadanos. Al reducir el riesgo de accidentes, proteger a los usuarios más vulnerables, contribuir a un entorno más saludable y fomentar alternativas de transporte, esta ley puede ser un paso significativo hacia un futuro más seguro y sostenible. Es momento de actuar y poner la vida en el centro de nuestras decisiones legislativas.

Planteamiento del problema

Me permito citar algunos fragmentos del artículo publicado en el medio de comunicación, *SinEmbargo*, titulado: “Tráileres asesinos: muertos todos los días”, de la autoría de Francisco Ortiz Pinchetti, en el mes de septiembre del año 2023:

“...Las estadísticas del Inegi indican que en México hay 561 mil unidades de autotransporte de carga. Más de cinco mil personas mueren cada año por accidentes viales. En más de mil 600 de esos descensos se ve involucrado algún tráiler, especialmente de doble remolque. Sin embargo, hay otros datos: el Instituto Mexicano del Transporte reporta que de 30 mil accidentes anuales, el tracto camión doblemente articulado participa en tres por ciento de los casos, genera 2.2 por ciento de fatalidades y 1.6 por ciento del total de lesionados. Es decir, ese tipo de vehículos provoca cada año la muerte de no menos de tres mil 600 mexicanos y deja lesiones a otros cuatro mil 800. Muchos de ellos quedan incapacitados de por vida. México ocupa el séptimo lugar en el mundo por el mayor número de accidentes carreteros, según la ONU.

Sabemos que en Estados Unidos y muchos otros países del mundo está prohibida la circulación de tráileres de doble remolque, por ser altamente peligrosos. Además, el transporte de carga está sujeto a estricta regulación, que incluye límites al peso de carga, sanciones millonarias a infractores y penas de prisión, como es en el caso de Gran Bretaña, Canadá, Francia y Alemania.

No ocurre así en México, obviamente. A pesar de incontables denuncias y de no pocas iniciativas de ley para reglamentar el tema, siguen siendo permitidos los tráileres de doble remolque y se mantienen altos tonelajes máximos permitidos, los cuales además se violan de manera cotidiana. Por lo demás, es prácticamente nula la aplicación de sanciones a los infractores.

Frecuentemente se culpa a los choferes de los accidentes. A menudo efectivamente actúan de manera irresponsable, sin precaución, a exceso de velocidad.

Existen otros culpables como lo son los dueños de las unidades de carga obligan a sus conductores a jornadas extenuantes. No los capacitan adecuadamente. Tampoco les dan debido mantenimiento a las unidades. Emplean llantas en mal estado, para ahorrar, y no revisan el sistema de frenado. Los sobrecargan de manera ilegal. Y son absolutamente impunes.

Un estudio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), alerta que la fatiga de los conductores de estos vehículos es causa preponderante en accidentes. “Casi todos los países regulan la cantidad de horas al volante y los tiempos de descanso para los choferes comerciales; pero en México no existen límites legales sobre tiempos de manejo continuo...”²

De acuerdo con la editorial de *Animal Político*, hace una relatoría de estudios e informes destaca en su publicación del día 22 de septiembre de 2022:

“La norma mexicana que regula la circulación de vehículos de autotransporte en México, un tráiler de doble remolque tiene permitido cargar hasta 75.5 toneladas y puede medir hasta 32.5 metros de largo. Sin embargo, en un informe entregado al Senado se documentó que el peso de tráileres que circulan así en México puede llegar hasta las 120 toneladas.

—Cuando un doble remolque tiene sobrecarga, su sistema de frenado es más lento, lo que le impide frenar pronto, puede tardar más de 10 segundos en lograr frenar, por eso terminan llevándose a una serie de automóviles—, advierte Antonio Azueta, mecánico y reparador de tráileres.

De acuerdo con un estudio del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), de 2016, el frenado de un tráiler doble remolque, con 74 toneladas, necesitaría frenar 52 metros antes y tardaría al menos 4 segundos en hacer un alto total.

—Entonces estamos hablando de que no frenan porque en primera van muy pegados de los demás carros, en segunda porque, aunque pisen el freno el sistema

tarda en actuar esos diez segundos, al final resulta insuficiente—, agrega Azueta.

Por ello, Juan Pablo Zatarain, académico del ITESO y quien ha estudiado el tema de logística y transporte de carga pesada, apunta que además de respetar el peso límite, la unidad debe de contar con frenos auxiliares.

—Para evitar que si los (frenos) normales se dañan o no funcionan, pues el sistema alterno entre en acción—, explica.

Otros países del mundo tienen limitaciones más estrictas, por ejemplo, en Estados Unidos, Brasil y Argentina solo permiten un peso de 40 toneladas, según los datos de una recopilación del Foro Internacional de Transporte.

“Pero esto hay que aclararlo, en Estados Unidos les permiten ese peso y un largo de 24 metros, evitando las dimensiones más grandes y estos tráileres solo pueden circular por carreteras rectas y planas, generalmente llevan troncos de árboles, cosas así, no llevan sustancias peligrosas, está sumamente restringido. Tú dime ¿cuándo vas a ver algo así?”, cuestiona Héctor Gandini, representante de la sociedad civil en iniciativas del doble remolque.

El mismo estudio del IMT señala que durante 2020 existían 801 tráileres de doble remolque registrados ante la autoridad. Sin embargo, Gandini refiere que es sencillo adaptar un vehículo para ser doble remolque, por lo que no hay certeza sobre su número circulando.

—En realidad no hay un censo oficial de cuántos dobles remolques hay... un doble remolque lo armas en media hora, no hay que olvidar que le quitas el dolly y ya no es doble remolque, bien fácil—, enfatiza.

En esto concuerda el académico Zatarain, quien señala que es sencillo desarmar los tráileres doble remolque, pues solo se necesitan unidades de ensamble y cableado que permita conectar las luces del último remolque con el comando.

Por su parte, la Asociación Nacional de Transporte Privado defendió el doble remolque en su participación ante el Senado, y sostuvo que el tema se debe enfocar en la gestión de la velocidad. Por ejemplo, regular la velocidad a 30 kilómetros por hora en zonas

donde usuarios y vehículos se mezclan de forma frecuente.

Zatarain destaca que, a diferencia de México, en otros países, las unidades tienen una revisión más exhaustiva en sus cargas y sanciones más claras en caso de incumplir. Además de otras medidas para evitar accidentes como unidades de menor dimensión, que circulen en un carril exclusivo, a una velocidad regulada y se respeten las jornadas de trabajo de los conductores.”³

La ex senadora de la República Alejandra Lagunes Soto Ruiz, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXV Legislatura del honorable Congreso de la Unión, ha sido una de tantas que en su momento manifestó esta preocupación y después de hacer un estudio minucioso de los diferentes esfuerzos de legisladoras y legisladores por más de 10 años, he encontrado coincidencia con lo que en su momento ella presentó, razón por la cual le he solicitado de su autorización para realizar un planteamiento en los mismos términos de la citada exlegisladora, mencionando lo siguiente:

“La Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2017, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, establece las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y de salvamento.

En esta norma se establece que el tracto camión doblemente articulado, es el vehículo destinado al transporte de carga constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación, que debe cumplir con diversas especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control, entre las que destacan:

- Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor,
- Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase,

- Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha,
- Circular con un mínimo de 100 metros de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente Norma,
- Conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo,
- Contar con conductores con capacitación, experiencia y licencia específica,
- Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje, y
- Sistemas de posicionamiento global, que reportará como mínimo los siguientes elementos: posición y velocidad, debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, información que el permisionario deberá poner a disposición de la Secretaría y Policía Federal para su consulta, conforme a los Lineamientos que emita la Secretaría.

Los tractocamiones doblemente articulados están autorizados para transitar por caminos hasta con 72.5 toneladas de peso, siempre y cuando cuenten con un sistema auxiliar de frenos, independientemente del sistema de balata.

Si bien, estas características ayudan en la prevención de accidentes, es fundamental que la autoridad de seguimiento y realice verificaciones constantes a los vehículos de carga que circulan en los caminos y puentes federales, con la finalidad de reducir accidentes e incrementar la seguridad de quienes circulen por caminos federales que existe menor probabilidad de accidentes con vehículos de autotransporte federal que pongan en riesgo su integridad física.⁴⁹

La citada iniciativa se puede leer completa en el siguiente link:

<https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07->

181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf

La propuesta legislativa

Para mayor claridad se expone el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO ACTUAL LEY FEDERAL DEL TRABAJO	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE	DEBE DECIR
Artículo 132.- Son obligaciones de los patronos:	Artículo 132. ...
I. a XXXIII. ...	I. a XXXIII. ...
Sin correlativo	XXXIV. Cumplir con las disposiciones establecidas en materia de seguridad y salud en el trabajo, de manera que se resguarde la vida e integridad física de los trabajadores.
	XXXV. Capacitar a las y los trabajadores sobre medidas adecuadas de seguridad vial respecto de la circulación de unidades de autotransporte de carga, como camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, que les de herramientas para su protección durante su jornada laboral cuando deban transitar en las vías públicas.
	XXXVI. Establecer prohibiciones de circulación para las mencionadas unidades que representen un alto riesgo para la seguridad de las y los trabajadores, especialmente en áreas con densidad de peatones o ciclistas, propiciando así un entorno más seguro para todos.

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado me permito proponer el siguiente:

Decreto

Artículo Único. Por el que se adicionan las fracciones XXXIV, XXXV y XXXVI del artículo 132 de la Ley Federal del Trabajo para quedar como sigue:

Artículo 132. ...

I. a XXXIII. ...

XXXIV. Cumplir con las disposiciones establecidas en materia de seguridad y salud en el trabajo, de manera que se resguarde la vida e integridad física de los trabajadores.

XXXV. Capacitar a las y los trabajadores sobre medidas adecuadas de seguridad vial respecto de la circulación de unidades de autotransporte de carga, como camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, que les de herramientas para su protección durante su jornada laboral cuando deban transitar en las vías públicas.

XXXVI. Establecer prohibiciones de circulación para las mencionadas unidades que representen un alto riesgo para la seguridad de las y los trabajadores, especialmente en áreas con densidad de peatones o ciclistas, propiciando así un entorno más seguro para todos.

Artículo Transitorio

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

Notas:

1. <https://www.sinembargo.mx/4412725/traileres-asesinos-muertos-todos-los-dias/>
2. <https://www.sinembargo.mx/4412725/traileres-asesinos-muertos-todos-los-dias/>
3. <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/traileres-doble-remolque-iniciativas-congeladas-persisten-accidentes>
4. https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 1 de septiembre de 2026.

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE PROTECCIÓN CIVIL, EN MATERIA DE SALVAGUARDAR LA VIDA DE LAS PERSONAS QUE TRANSITAN POR LAS CARRETERAS DEL PAÍS, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, diputado federal Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados; presenta a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se adicionan diversas disposiciones de la Ley General de Protección Civil, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La protección civil es un componente esencial del marco legal que busca salvaguardar la vida, la integridad y el patrimonio de las personas ante diversos riesgos.

En México, el aumento de la circulación de vehículos de carga, como camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque, ha generado un crecimiento preocupante de accidentes viales, afectando gravemente la seguridad de los ciudadanos en las carreteras.

Resulta urgente reformar la Ley General de Protección Civil para incluir la coordinación de la Guardia Nacional, con el fin de implementar la prohibición de la circulación de estos vehículos en circunstancias que pongan en peligro la vida de las personas.

Las estadísticas sobre accidentes viales en México muestran una alarmante tendencia en la que los vehículos de carga pesada están involucrados en un alto porcentaje de incidentes mortales. De acuerdo con datos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, estos vehículos son responsables de alrededor del 14 por ciento de los accidentes fatales en las carreteras. Esta situación requiere la adopción de medidas urgentes y efectivas que prioricen la protección de la vida de los ciudadanos.

El derecho a la vida es un principio fundamental consagrado en la Constitución Mexicana y debe ser protegido a toda costa. La inclusión de disposiciones que prohíban la circulación de estas unidades de transporte de carga de alto riesgo es una acción que refleja el compromiso del Estado con la seguridad de la población. La reforma propuesta facilitaría un enfoque proactivo para prevenir tragedias y asegurar un entorno más seguro para todos los usuarios de la vía.

La colaboración con la Guardia Nacional es clave para implementar medidas efectivas en la regulación del tránsito de vehículos pesados. La Guardia Nacional tiene la capacidad de llevar a cabo operaciones de monitoreo y control en tiempo real, lo que permite una intervención oportuna en situaciones de riesgo.

Esta cooperación no solo aumentaría la efectividad de las prohibiciones, sino que también contribuiría a la creación de un entorno más seguro en las carreteras.

A nivel mundial, numerosos países han establecido restricciones en la circulación de vehículos pesados para reducir accidentes y promover la seguridad vial. Países como Suecia y los Países Bajos han implementado políticas exitosas que limitan la circulación de camiones en áreas urbanas y en horarios críticos. Estas experiencias demuestran que la regulación del transporte puede dar resultados positivos en la reducción de siniestralidad.

La reforma también fomentaría un cambio cultural en la percepción de la seguridad vial como un tema prioritario en la agenda pública. Al incluir la prohibición de ciertas unidades de carga y coordinar esfuerzos con la Guardia Nacional, se envía un mensaje claro sobre la importancia de la seguridad en las carreteras y la responsabilidad compartida de todos los actores involucrados en este proceso.

Reformar la Ley General de Protección Civil para incluir la coordinación de la Guardia Nacional y la prohibición de la circulación de camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque es una medida urgente y necesaria para salvaguardar el derecho a la vida de las personas en México.

Esta acción no sólo contribuirá a la reducción de accidentes en las carreteras, sino que también demostrará

el compromiso del Estado con la seguridad y el bienestar de sus ciudadanos.

La implementación de estas reformas es un paso fundamental hacia la construcción de un entorno vial más seguro y responsable, en el que todos podamos transitar sin temor por nuestras vías públicas.

Es fundamental que se tomen decisiones proactivas que prioricen la vida y la seguridad en nuestras carreteras.

Para tener una idea del impacto que esto genera, cabe destacar que, en México, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año:

Sólo en 2020 murieron 1,460 personas en accidentes relacionados con tráileres de doble remolque.

De acuerdo con el Diario de los Diputados, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año.

De acuerdo con SinEmbargo, más de mil 600 de los más de cinco mil accidentes viales que provocan muertes cada año en México involucran a algún tráiler, especialmente de doble remolque.¹

En este Honorable Congreso de la Unión, en diferentes legislaturas se ha planteado este problema, desde hace más de una década, como una preocupación urgente por resolver mediante la prohibición de estos y se han presentado iniciativas para prohibir la circulación de vehículos de carga con doble remolque, pero hasta ahora no han prosperado.

Es entendible las preocupaciones económicas que esto implica, sin embargo, nada se compara con el cuidado y protección de la vida de las personas, de nuestras familias, es tiempo de generar conciencia no solo desde la óptica económica y de la prohibición, sino de encontrar un sentido positivo al derecho a la vida, a nuestro cuidado, al de nuestras familias, a transitar sin miedo a sufrir un accidente, en efecto hemos escuchado las implicaciones que se tendrían si es que se logrará avanzar en la regulación y en su caso en la prohibición de la circulación de vehículos de doble o doble semirremolque, sin embargo no está de más mencionar muchas más causas que afecta la circulación de este tipo de vehículos;

Los datos estadísticos muestran un alarmante incremento en el número de accidentes de tráfico en México, muchos de los cuales involucran vehículos de gran tamaño, como los doble y doble semi remolques. Estos vehículos, debido a su tamaño y peso, tienen un mayor potencial para causar daños significativos en caso de colisión. La prohibición de estos vehículos podría contribuir a una disminución en la tasa de accidentes y, por ende, a la salvaguarda de vidas humanas.

Los usuarios más vulnerables de las vías, como ciclistas, motociclistas y peatones, se ven especialmente afectados por la presencia de vehículos de gran tamaño. La prohibición de los doble y doble semi remolques podría reducir el riesgo que representan para estos grupos, promoviendo un entorno más seguro para todos los usuarios de la carretera.

Además de los riesgos para la vida humana, los doble y doble semi remolques contribuyen a la contaminación ambiental. Su funcionamiento genera emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes que afectan la calidad del aire. Al limitar el uso de estos vehículos, se podría contribuir a un entorno más saludable y sostenible, alineándose con los objetivos de desarrollo sostenible del país dentro de la estrategia de prosperidad compartida, impulsado por la Presidenta Claudia Sheinbaum.

La prohibición de los doble y doble semi remolques no implica un freno al desarrollo del transporte de mercancías. Existen alternativas viables, como el uso de vehículos más pequeños y eficientes, que pueden realizar el mismo trabajo sin los riesgos asociados a los vehículos de gran tamaño. Fomentar el uso de estas alternativas puede estimular la innovación en el sector del transporte y contribuir a una economía más dinámica y segura.

La prohibición de los doble y doble semi remolques puede ir acompañada de campañas educativas que informen a la población sobre la importancia de la seguridad en las carreteras y la responsabilidad compartida de todos los usuarios.

La creación de una ley que prohíba los doble y doble semi remolques en México es una medida que busca priorizar la vida y la seguridad de todos los ciudadanos. Al reducir el riesgo de accidentes, proteger a los usuarios más vulnerables, contribuir a un entorno más

saludable y fomentar alternativas de transporte, esta ley puede ser un paso significativo hacia un futuro más seguro y sostenible. Es momento de actuar y poner la vida en el centro de nuestras decisiones legislativas.

Planteamiento del problema

Me permito citar algunos fragmentos del artículo publicado en el medio de comunicación *SinEmbargo*, titulado: “Tráileres asesinos: muertos todos los días”, de la autoría de Francisco Ortiz Pinchetti, en el mes de septiembre del año 2023:

“... Las estadísticas del Inegi indican que en México hay 561 mil unidades de autotransporte de carga. Más de cinco mil personas mueren cada año por accidentes viales. En más de mil 600 de esos descensos se ve involucrado algún tráiler, especialmente de doble remolque. Sin embargo, hay otros datos: el Instituto Mexicano del Transporte reporta que de 30 mil accidentes anuales, el tracto camión doblemente articulado participa en tres por ciento de los casos, genera 2.2 por ciento de fatalidades y 1.6 por ciento del total de lesionados. Es decir, ese tipo de vehículos provoca cada año la muerte de no menos de tres mil 600 mexicanos y deja lesiones a otros cuatro mil 800. Muchos de ellos quedan incapacitados de por vida. México ocupa el séptimo lugar en el mundo por el mayor número de accidentes carreteros, según la ONU.

Sabemos que en Estados Unidos y muchos otros países del mundo está prohibida la circulación de tráileres de doble remolque, por ser altamente peligrosos. Además, el transporte de carga está sujeto a estricta regulación, que incluye límites al peso de carga, sanciones millonarias a infractores y penas de prisión, como es en el caso de Gran Bretaña, Canadá, Francia y Alemania.

No ocurre así en México, obviamente. A pesar de incontables denuncias y de no pocas iniciativas de ley para reglamentar el tema, siguen siendo permitidos los tráileres de doble remolque y se mantienen altos tonelajes máximos permitidos, los cuales además se violan de manera cotidiana. Por lo demás, es prácticamente nula la aplicación de sanciones a los infractores.

Frecuentemente se culpa a los choferes de los accidentes. A menudo efectivamente actúan de manera irresponsable, sin precaución, a exceso de velocidad.

Existen otros culpables como lo son los dueños de las unidades de carga obligan a sus conductores a jornadas extenuantes. No los capacitan adecuadamente. Tampoco les dan debido mantenimiento a las unidades. Emplean llantas en mal estado, para ahorrar, y no revisan el sistema de frenado. Los sobrecargan de manera ilegal. Y son absolutamente impunes.

Un estudio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), alerta que la fatiga de los conductores de estos vehículos es causa preponderante en accidentes. “Casi todos los países regulan la cantidad de horas al volante y los tiempos de descanso para los choferes comerciales; pero en México no existen límites legales sobre tiempos de manejo continuo...”²

De acuerdo con la editorial de Animal Político, hace una relatoría de estudios e informes destaca en su publicación del día 22 de septiembre de 2022:

“La norma mexicana que regula la circulación de vehículos de autotransporte en México, un tráiler de doble remolque tiene permitido cargar hasta 75.5 toneladas y puede medir hasta 32.5 metros de largo. Sin embargo, en un informe entregado al Senado se documentó que el peso de tráileres que circulan así en México puede llegar hasta las 120 toneladas.

—Cuando un doble remolque tiene sobrecarga, su sistema de frenado es más lento, lo que le impide frenar pronto, puede tardar más de 10 segundos en lograr frenar, por eso terminan llevándose a una serie de automóviles— advierte Antonio Azueta, mecánico y reparador de tráileres.

De acuerdo con un estudio del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), de 2016, el frenado de un tráiler doble remolque, con 74 toneladas, necesitaría frenar 52 metros antes y tardaría al menos 4 segundos en hacer un alto total.

—Entonces estamos hablando de que no frenan porque en primera van muy pegados de los demás carros, en segunda porque, aunque pisen el freno el sistema tarda en actuar esos diez segundos, al final resulta insuficiente—, agrega Azueta.

Por ello, Juan Pablo Zatarain, académico del ITESO y quien ha estudiado el tema de logística y transporte de

carga pesada, apunta que además de respetar el peso límite, la unidad debe de contar con frenos auxiliares.

—Para evitar que si los (frenos) normales se dañan o no funcionan, pues el sistema alterno entre en acción—, explica.

Otros países del mundo tienen limitaciones más estrictas, por ejemplo, en Estados Unidos, Brasil y Argentina solo permiten un peso de 40 toneladas, según los datos de una recopilación del Foro Internacional de Transporte.

“Pero esto hay que aclararlo, en Estados Unidos les permiten ese peso y un largo de 24 metros, evitando las dimensiones más grandes y estos tráileres solo pueden circular por carreteras rectas y planas, generalmente llevan troncos de árboles, cosas así, no llevan sustancias peligrosas, está sumamente restringido. Tú dime ¿cuándo vas a ver algo así?”, cuestiona Héctor Gandini, representante de la sociedad civil en iniciativas del doble remolque.

El mismo estudio del IMT señala que durante 2020 existían 801 tráileres de doble remolque registrados ante la autoridad. Sin embargo, Gandini refiere que es sencillo adaptar un vehículo para ser doble remolque, por lo que no hay certeza sobre su número circulando.

—En realidad no hay un censo oficial de cuántos dobles remolques hay... un doble remolque lo armas en media hora, no hay que olvidar que le quitas el dolly y ya no es doble remolque, bien fácil—, enfatiza.

En esto concuerda el académico Zatarain, quien señala que es sencillo desarmar los tráileres doble remolque, pues solo se necesitan unidades de ensamble y cableado que permita conectar las luces del último remolque con el comando.

Por su parte, la Asociación Nacional de Transporte Privado defendió el doble remolque en su participación ante el Senado, y sostuvo que el tema se debe enfocar en la gestión de la velocidad. Por ejemplo, regular la velocidad a 30 kilómetros por hora en zonas donde usuarios y vehículos se mezclan de forma frecuente.

Zatarain destaca que, a diferencia de México, en otros países, las unidades tienen una revisión más exhaustiva en sus cargas y sanciones más claras en caso de in-

cumplir. Además de otras medidas para evitar accidentes como unidades de menor dimensión, que circulen en un carril exclusivo, a una velocidad regulada y se respeten las jornadas de trabajo de los conductores.”³

La ex senadora de la República Alejandra Lagunes Soto Ruiz, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXV Legislatura del honorable Congreso de la Unión, ha sido una de tantas que en su momento manifestó esta preocupación y después de hacer un estudio minucioso de los diferentes esfuerzos de legisladoras y legisladores por más de 10 años, he encontrado coincidencia con lo que en su momento ella presentó, razón por la cual le he solicitado de su autorización para realizar un planteamiento en los mismos términos de la citada exlegisladora, mencionando lo siguiente:

“La Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, establece las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y de arrastre y salvamento.

En esta norma se establece que el tracto camión doblemente articulado, es el vehículo destinado al transporte de carga constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación, que debe cumplir con diversas especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control, entre las que destacan:

- Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor,
- Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase,
- Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha,

- Circular con un mínimo de 100 metros de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente Norma,

- Conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo,

- Contar con conductores con capacitación, experiencia y licencia específica,

- Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje, y

- Sistemas de Posicionamiento Global, que reportará como mínimo los siguientes elementos: posición y velocidad, debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, información que el permisionario deberá poner a disposición de la Secretaría y Policía Federal para su consulta, conforme a los Lineamientos que emita la Secretaría.

Los tractocamiones doblemente articulados están autorizados para transitar por caminos hasta con 72.5 toneladas de peso, siempre y cuando cuenten con un sistema auxiliar de frenos, independientemente del sistema de balata.

Si bien, estas características ayudan en la prevención de accidentes, es fundamental que la autoridad de seguimiento y realice verificaciones constantes a los vehículos de carga que circulan en los caminos y puentes federales, con la finalidad de reducir accidentes e incrementar la seguridad de quienes circulen por caminos federales que existe menor probabilidad de accidentes con vehículos de autotransporte federal que pongan en riesgo su integridad física.⁴”

La citada iniciativa se puede leer completa en el siguiente link:

https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf

La propuesta legislativa

Para mayor claridad se expone el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO ACTUAL LEY GENERAL DE PROTECCIÓN CIVIL	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE	DEBE DECIR
Artículo 7. ... I. a IX. ... Sin correlativo	Artículo 7. ... I. a IX. ... X. Coordinar acciones entre las autoridades de Protección Civil y la Guardia Nacional para implementar medidas preventivas que salvaguarden la vida de las personas en las vías públicas. XI. Se establecerá la prohibición de la circulación de unidades de autotransporte de carga, específicamente camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque, que se consideren de alto riesgo para la seguridad de la población. XII. La Secretaría de la Defensa Nacional, en coordinación con la Guardia Nacional, desarrollará un programa de monitoreo y evaluación de rutas y horarios para identificar las áreas de mayor riesgo, y de esta forma ajustar las restricciones necesarias para minimizar peligros y salvaguardar la integridad de los ciudadanos. XIII. Se implementarán campañas de concientización y educación en la comunidad sobre la importancia de las normas de seguridad vial y la colaboración de todos los actores en la protección civil.

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado me permito proponer el siguiente

Decreto

Artículo Único. Se adicionan las fracciones X, XI, XII, y XIII del artículo 7o. de la Ley General de Protección Civil, para quedar como sigue:

Artículo 7. ...

I. a IX. ...

X. Coordinar acciones entre las autoridades de Protección Civil y la Guardia Nacional para implementar medidas preventivas que salvaguarden la vida de las personas en las vías públicas.

XI. Se establecerá la prohibición de la circulación de unidades de autotransporte de carga, específicamente camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque, que se consideren de alto riesgo para la seguridad de la población.

XII. La Secretaría de la Defensa Nacional, en coordinación con la Guardia Nacional, desarrolla-

rá un programa de monitoreo y evaluación de rutas y horarios para identificar las áreas de mayor riesgo, y de esta forma ajustar las restricciones necesarias para minimizar peligros y salvaguardar la integridad de los ciudadanos.

XIII. Se implementarán campañas de concientización y educación en la comunidad sobre la importancia de las normas de seguridad vial y la colaboración de todos los actores en la protección civil.

Artículo Transitorio

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

Notas:

- <https://www.sinembargo.mx/4412725/traileres-asesinos-muertos-todos-los-dias/>
- <https://www.sinembargo.mx/4412725/traileres-asesinos-muertos-todos-los-dias/>
- <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/traileres-doble-remolque-iniciativas-congeladas-persisten-accidentes>
- https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 1 de septiembre de 2026

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE RESPONSABILIDADES ADMINISTRATIVAS, EN MATERIA DE SALVAGUARDAR LA VIDA DE LAS PERSONAS QUE TRANSITAN POR LAS CARRETERAS DEL PAÍS, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, diputado federal Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se adicionan diversas disposiciones de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La protección de la vida e integridad de las personas es un derecho fundamental que debe ser garantizado por todas las instancias del Estado.

En México, la creciente circulación de vehículos de carga, como camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque, ha derivado en un alarmante incremento de accidentes viales que afectan la seguridad de los ciudadanos.

Cabe resaltar la necesidad de reformar la Ley General de Responsabilidades Administrativas para incluir la coordinación de la Guardia Nacional y la implementación de la prohibición de la circulación de estas unidades en situaciones de riesgo.

Las estadísticas indican que los vehículos de carga pesada son responsables de un alto porcentaje de accidentes fatales en las carreteras mexicanas. Según datos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, aproximadamente el 14 por ciento de los accidentes mortales involucran camiones de carga. Este fenómeno, además de causar siniestros y destrucción, afecta gravemente la vida de las víctimas y sus familias, subrayando la necesidad de adoptar medidas que prioricen la seguridad vial.

El derecho a la vida está consagrado en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y debe ser protegido por el Estado en todas sus formas.

Incluir en la Ley General de Responsabilidades Administrativas la responsabilidad de los servidores públicos para garantizar la seguridad vial y la protección del derecho a la vida se alinea con este marco normativo. Las medidas que prohíben la circulación de vehículos de carga en áreas y momentos críticos son esenciales para prevenir tragedias y muertes innecesarias.

La coordinación con la Guardia Nacional es un aspecto crítico para la implementación efectiva de las medidas que se proponen. La Guardia Nacional cuenta con la capacidad necesaria para llevar a cabo labores de patrullaje, supervisión y control en carreteras, lo que permite identificar y actuar ante situaciones de riesgo. Esta colaboración no solo fortalecería la vigilancia sobre el tránsito de estos vehículos, sino que también aseguraría el cumplimiento de las prohibiciones establecidas, promoviendo un entorno más seguro para todos los usuarios de la vía.

Estas adiciones propuestas a la Ley General de Responsabilidades Administrativas, son para incentivar a los servidores públicos a que cumplan con la supervisión y regulación del tránsito de vehículos pesados ya que es fundamental.

A nivel internacional, muchos países han implementado regulaciones exitosas que limitan la circulación de vehículos pesados en rutas críticas o durante horarios de alta congestión. Estas políticas han demostrado ser efectivas en la reducción de accidentes y muertes, y deberían servir como modelo para México. Adoptar enfoques similares en la legislación nacional permitirá un avance en la gestión de la seguridad vial en el país.

Estas adiciones de la Ley General de Responsabilidades Administrativas para incluir la coordinación de la Guardia Nacional y la prohibición de la circulación de ciertos tipos de vehículos de carga es una medida urgente y necesaria para salvaguardar el derecho a la vida de las personas en México. Esta acción no solo contribuirá a la reducción de accidentes de tráfico, sino que también reafirmará el compromiso del Estado con la protección de sus ciudadanos. Implementar estas reformas es un paso fundamental hacia un entorno vial

más seguro, donde el bienestar de la población y su derecho a la vida sean siempre una prioridad.

Es fundamental que se tomen decisiones proactivas que prioricen la vida y la seguridad en nuestras carreteras.

Para tener una idea del impacto que esto genera, cabe destacar que, en México, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año:

Solo en 2020, murieron 1,460 personas en accidentes relacionados con tráileres de doble remolque.

De acuerdo con el Diario de los Diputados, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año.

De acuerdo con *SinEmbargo*, más de mil 600 de los más de cinco mil accidentes viales que provocan muertes cada año en México involucran a algún tráiler, especialmente de doble remolque.¹

En este Honorable Congreso de la Unión, en diferentes legislaturas se ha planteado este problema, desde hace más de una década, como una preocupación urgente por resolver mediante la prohibición de estos y se han presentado iniciativas para prohibir la circulación de vehículos de carga con doble remolque, pero hasta ahora no han prosperado.

Es entendible las preocupaciones económicas que esto implica, sin embargo, nada se compara con el cuidado y protección de la vida de las personas, de nuestras familias, es tiempo de generar conciencia no solo desde la óptica económica y de la prohibición, sino de encontrar un sentido positivo al derecho a la vida, a nuestro cuidado, al de nuestras familias, a transitar sin miedo a sufrir un accidente, en efecto hemos escuchado las implicaciones que se tendrían si es que se logrará avanzar en la regulación y en su caso en la prohibición de la circulación de vehículos de doble o doble semi-remolque, sin embargo no está de más mencionar muchas más causas que afecta la circulación de este tipo de vehículos;

Los datos estadísticos muestran un alarmante incremento en el número de accidentes de tráfico en México, muchos de los cuales involucran vehículos de gran

tamaño, como los doble y doble semi remolques. Estos vehículos, debido a su tamaño y peso, tienen un mayor potencial para causar daños significativos en caso de colisión. La prohibición de estos vehículos podría contribuir a una disminución en la tasa de accidentes y, por ende, a la salvaguarda de vidas humanas.

Los usuarios más vulnerables de las vías, como ciclistas, motociclistas y peatones, se ven especialmente afectados por la presencia de vehículos de gran tamaño. La prohibición de los doble y doble semi remolques podría reducir el riesgo que representan para estos grupos, promoviendo un entorno más seguro para todos los usuarios de la carretera.

Además de los riesgos para la vida humana, los doble y doble semi remolques contribuyen a la contaminación ambiental. Su funcionamiento genera emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes que afectan la calidad del aire. Al limitar el uso de estos vehículos, se podría contribuir a un entorno más saludable y sostenible, alineándose con los objetivos de desarrollo sostenible del país dentro de la estrategia de prosperidad compartida, impulsado por la Presidenta Claudia Sheinbaum.

La prohibición de los doble y doble semi remolques no implica un freno al desarrollo del transporte de mercancías. Existen alternativas viables, como el uso de vehículos más pequeños y eficientes, que pueden realizar el mismo trabajo sin los riesgos asociados a los vehículos de gran tamaño. Fomentar el uso de estas alternativas puede estimular la innovación en el sector del transporte y contribuir a una economía más dinámica y segura.

La prohibición de los doble y doble semi remolques puede ir acompañada de campañas educativas que informen a la población sobre la importancia de la seguridad en las carreteras y la responsabilidad compartida de todos los usuarios.

La creación de una ley que prohíba los doble y doble semi remolques en México es una medida que busca priorizar la vida y la seguridad de todos los ciudadanos. Al reducir el riesgo de accidentes, proteger a los usuarios más vulnerables, contribuir a un entorno más saludable y fomentar alternativas de transporte, esta ley puede ser un paso significativo hacia un futuro más seguro y sostenible. Es momento de actuar

y poner la vida en el centro de nuestras decisiones legislativas.

Planteamiento del problema

Me permito citar algunos fragmentos del artículo publicado en el medio de comunicación *SinEmbargo*, titulado: “Tráileres asesinos: muertos todos los días”, de la autoría de Francisco Ortiz Pinchetti, en el mes de septiembre del año 2023:

“... Las estadísticas del Inegi indican que en México hay 561 mil unidades de autotransporte de carga. Más de cinco mil personas mueren cada año por accidentes viales. En más de mil 600 de esos descensos se ve involucrado algún tráiler, especialmente de doble remolque. Sin embargo, hay otros datos: el Instituto Mexicano del Transporte reporta que de 30 mil accidentes anuales, el tracto camión doblemente articulado participa en tres por ciento de los casos, genera 2.2 por ciento de fatalidades y 1.6 por ciento del total de lesionados. Es decir, ese tipo de vehículos provoca cada año la muerte de no menos de tres mil 600 mexicanos y deja lesiones a otros cuatro mil 800. Muchos de ellos quedan incapacitados de por vida. México ocupa el séptimo lugar en el mundo por el mayor número de accidentes carreteros, según la ONU.

Sabemos que en Estados Unidos y muchos otros países del mundo está prohibida la circulación de tráileres de doble remolque, por ser altamente peligrosos. Además, el transporte de carga está sujeto a estricta regulación, que incluye límites al peso de carga, sanciones millonarias a infractores y penas de prisión, como es en el caso de Gran Bretaña, Canadá, Francia y Alemania.

No ocurre así en México, obviamente. A pesar de incontables denuncias y de no pocas iniciativas de ley para reglamentar el tema, siguen siendo permitidos los tráileres de doble remolque y se mantienen altos tonelajes máximos permitidos, los cuales además se violan de manera cotidiana. Por lo demás, es prácticamente nula la aplicación de sanciones a los infractores.

Frecuentemente se culpa a los choferes de los accidentes. A menudo efectivamente actúan de manera irresponsable, sin precaución, a exceso de velocidad.

Existen otros culpables como lo son los dueños de las unidades de carga obligan a sus conductores a jornadas extenuantes. No los capacitan adecuadamente. Tampoco les dan debido mantenimiento a las unidades. Emplean llantas en mal estado, para ahorrar, y no revisan el sistema de frenado. Los sobrecargan de manera ilegal. Y son absolutamente impunes.

Un estudio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), alerta que la fatiga de los conductores de estos vehículos es causa preponderante en accidentes. “Casi todos los países regulan la cantidad de horas al volante y los tiempos de descanso para los choferes comerciales; pero en México no existen límites legales sobre tiempos de manejo continuo...”²

De acuerdo con la editorial de Animal Político, hace una relatoría de estudios e informes destaca en su publicación del día 22 de septiembre de 2022:

“La norma mexicana que regula la circulación de vehículos de autotransporte en México, un tráiler de doble remolque tiene permitido cargar hasta 75.5 toneladas y puede medir hasta 32.5 metros de largo. Sin embargo, en un informe entregado al Senado se documentó que el peso de tráileres que circulan así en México puede llegar hasta las 120 toneladas.

—Cuando un doble remolque tiene sobrecarga, su sistema de frenado es más lento, lo que le impide frenar pronto, puede tardar más de 10 segundos en lograr frenar, por eso terminan llevándose a una serie de automóviles—, advierte Antonio Azueta, mecánico y reparador de tráileres.

De acuerdo con un estudio del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), de 2016, el frenado de un tráiler doble remolque, con 74 toneladas, necesitaría frenar 52 metros antes y tardaría al menos 4 segundos en hacer un alto total.

—Entonces estamos hablando de que no frenan porque en primera van muy pegados de los demás carros, en segunda porque, aunque pisen el freno el sistema tarda en actuar esos diez segundos, al final resulta insuficiente—, agrega Azueta.

Por ello, Juan Pablo Zatarain, académico del ITESO y quien ha estudiado el tema de logística y transporte de

carga pesada, apunta que además de respetar el peso límite, la unidad debe de contar con frenos auxiliares.

—Para evitar que si los (frenos) normales se dañan o no funcionan, pues el sistema alterno entre en acción—, explica.

Otros países del mundo tienen limitaciones más estrictas, por ejemplo, en Estados Unidos, Brasil y Argentina solo permiten un peso de 40 toneladas, según los datos de una recopilación del Foro Internacional de Transporte.

“Pero esto hay que aclararlo, en Estados Unidos les permiten ese peso y un largo de 24 metros, evitando las dimensiones más grandes y estos tráileres solo pueden circular por carreteras rectas y planas, generalmente llevan troncos de árboles, cosas así, no llevan sustancias peligrosas, está sumamente restringido. Tú dime ¿cuándo vas a ver algo así?”, cuestiona Héctor Gandini, representante de la sociedad civil en iniciativas del doble remolque.

El mismo estudio del IMT señala que durante 2020 existían 801 tráileres de doble remolque registrados ante la autoridad. Sin embargo, Gandini refiere que es sencillo adaptar un vehículo para ser doble remolque, por lo que no hay certeza sobre su número circulando.

—En realidad no hay un censo oficial de cuántos dobles remolques hay... un doble remolque lo armas en media hora, no hay que olvidar que le quitas el dolly y ya no es doble remolque, bien fácil—, enfatiza.

En esto concuerda el académico Zatarain, quien señala que es sencillo desarmar los tráileres doble remolque, pues solo se necesitan unidades de ensamble y cableado que permita conectar las luces del último remolque con el comando.

Por su parte, la Asociación Nacional de Transporte Privado defendió el doble remolque en su participación ante el Senado, y sostuvo que el tema se debe enfocar en la gestión de la velocidad. Por ejemplo, regular la velocidad a 30 kilómetros por hora en zonas donde usuarios y vehículos se mezclan de forma frecuente.

Zatarain destaca que, a diferencia de México, en otros países, las unidades tienen una revisión más exhausti-

va en sus cargas y sanciones más claras en caso de incumplir. Además de otras medidas para evitar accidentes como unidades de menor dimensión, que circulen en un carril exclusivo, a una velocidad regulada y se respeten las jornadas de trabajo de los conductores.”³

La ex senadora de la República Alejandra Lagunes Soto Ruiz, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXV Legislatura del H. Congreso de la Unión, ha sido una de tantas que en su momento manifestó esta preocupación y después de hacer un estudio minucioso de los diferentes esfuerzos de legisladoras y legisladores por más de 10 años, he encontrado coincidencia con lo que en su momento ella presentó, razón por la cual le he solicitado de su autorización para realizar un planteamiento en los mismos términos de la citada exlegisladora, mencionando lo siguiente:

“La Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, establece las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y de arrastre y salvamento.

En esta norma se establece que el tracto camión doblemente articulado, es el vehículo destinado al transporte de carga constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación, que debe cumplir con diversas especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control, entre las que destacan:

- Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor,
- Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase,
- Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha,

- Circular con un mínimo de 100 metros de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente Norma,
- Conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo,
- Contar con conductores con capacitación, experiencia y licencia específica,
- Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje, y
- Sistemas de Posicionamiento Global, que reportará como mínimo los siguientes elementos: posición y velocidad, debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, información que el permisionario deberá poner a disposición de la Secretaría y Policía Federal para su consulta, conforme a los Lineamientos que emita la Secretaría.

Los tractocamiones doblemente articulados están autorizados para transitar por caminos hasta con 72.5 toneladas de peso, siempre y cuando cuenten con un sistema auxiliar de frenos, independientemente del sistema de balata.

Si bien, estas características ayudan en la prevención de accidentes, es fundamental que la autoridad de seguimiento y realice verificaciones constantes a los vehículos de carga que circulan en los caminos y puentes federales, con la finalidad de reducir accidentes e incrementar la seguridad de quienes circulen por caminos federales que existe menor probabilidad de accidentes con vehículos de autotransporte federal que pongan en riesgo su integridad física.^{4”}

La citada iniciativa se puede leer completa en el siguiente link:

https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf

La propuesta legislativa

Para mayor claridad se expone el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO ACTUAL LEY GENERAL DE RESPONSABILIDADES ADMINISTRATIVAS	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE	DEBE DECIR
Artículo 7. Los Servidores Públicos observarán en el desempeño de su empleo, cargo o comisión, los principios de disciplina, legalidad, objetividad, profesionalismo, honradez, lealtad, imparcialidad, integridad, rendición de cuentas, eficacia y eficiencia que rigen el servicio público. Para la efectiva aplicación de dichos principios, los Servidores Públicos observarán las siguientes directrices: I. a XIII. ...	Artículo 7. ... I. a XIII. ... XIV. Los servidores públicos que tengan a su cargo la regulación y supervisión del transporte público y la seguridad vial deberán coordinarse con las autoridades competentes, incluidas la Guardia Nacional y las instancias de Protección Civil, para implementar y hacer cumplir la prohibición de la circulación de unidades de autotransporte de carga, específicamente los camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque que se consideren de alto riesgo para la seguridad de la población. XV. Los servidores públicos deberán promover campañas de concientización sobre la seguridad vial e informar a la población sobre las medidas de prevención implementadas, asegurando que la normativa en materia de transporte sea ampliamente divulgada y comprendida.

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado me permito proponer el siguiente:

Decreto

Artículo Único. Se adicionan las fracciones XIV. y XV. del artículo 7o. de la Ley General de Responsabilidades Administrativas para quedar como sigue:

Artículo 7. ...

I. a XIII. ...

XIV. Los servidores públicos que tengan a su cargo la regulación y supervisión del transporte público y la seguridad vial deberán coordinarse con las autoridades competentes, incluidas la Guardia Nacional y las instancias de Protección Civil, para implementar y hacer cumplir la prohibición de la circulación de unidades de autotransporte de carga, específicamente los camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque que se consideren de alto riesgo para la seguridad de la población.

XV. Los servidores públicos deberán promover campañas de concientización sobre la seguridad vial e informar a la población sobre las medidas de prevención implementadas, asegurando que

la normativa en materia de transporte sea ampliamente divulgada y comprendida.

...

Artículo Transitorio

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

Notas

1. <https://www.sinembargo.mx/4412725/traileres-asesinos-muertos-todos-los-dias/>
2. <https://www.sinembargo.mx/4412725/traileres-asesinos-muertos-todos-los-dias/>
3. <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/traileres-doble-remolque-iniciativas-congeladas-persisten-accidentes>
4. https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 1 de septiembre de 2026.

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE ADICIONA UN TÍTULO VIGÉSIMO SÉPTIMO AL CÓDIGO PENAL FEDERAL, EN MATERIA DE SALVAGUARDAR LA VIDA DE LAS PERSONAS QUE TRANSITAN POR LAS CARRETERAS DEL PAÍS, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, diputado federal Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona un Título Vigesimo Séptimo al Código Penal Federal, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país. al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La protección del derecho a la vida es un principio fundamental que debe ser prioridad en la legislación de cualquier país.

En México, la circulación de unidades de autotransporte de carga, como camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque, está asociada a un alarmante incremento de accidentes viales que han resultado en lesiones y pérdidas de vidas.

El objetivo es destacar la necesidad de reformar el Código Penal Federal para la prohibición específica de la circulación de estas unidades en situaciones que presenten riesgos para la seguridad de la población.

Las estadísticas sobre accidentes viales revelan que los vehículos de carga pesada son responsables de un número significativo de siniestros en las carreteras. De acuerdo con datos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, se estima que más del 14 por ciento de los accidentes fatales en México involucran camiones de carga. Esta realidad subraya la urgencia de adoptar leyes que prevengan estas tragedias y protejan la vida de los ciudadanos.

El derecho a la vida es uno de los derechos humanos más básicos y se encuentra protegido por la Constitu-

ción Mexicana. La legislación debe reflejar este compromiso, y esto incluye establecer normas claras sobre la circulación de vehículos que representan un riesgo inminente para la seguridad pública. La inclusión de prohibiciones específicas para unidades de autotransporte de carga durante momentos críticos y en rutas peligrosas es esencial para proteger a todos los usuarios de la carretera.

Adicionar un Título Vigésimo Séptimo al Código Penal Federal que establezca sanciones claras por violar las prohibiciones de circulación puede aumentar el nivel de responsabilidad entre los conductores y las empresas de transporte.

Al tipificar como delito la incurrancia en conductas que pongan en riesgo la vida y la salud de las personas, se está enviando un mensaje contundente sobre la gravedad de estos actos. Las sanciones deben ser proporcionales a las consecuencias que se derivan del incumplimiento, lo que ayudará a disuadir comportamientos irresponsables.

En muchos países, se han implementado regulaciones que limitan la circulación de vehículos de carga en horarios y áreas específicas, lo que ha demostrado reducir de manera efectiva el número de accidentes y muertes en carretera. Adoptar estas medidas en el marco legal mexicano permitirá aprender de las experiencias exitosas de otros países y aplicar políticas que protejan a la ciudadanía.

Con la adición propuesta, el Código Penal Federal incluirá y la prohibición de la circulación de unidades de autotransporte de carga que es una decisión crucial para salvaguardar el derecho a la vida de las personas en México.

Esta reforma no solo tiene el potencial de reducir el número de accidentes y salvar vidas, sino que también refleja el compromiso del Estado con la seguridad y el bienestar de su población. Implementar estas modificaciones es un paso vital hacia un entorno vial más seguro y responsable, donde la protección de la vida humana sea la máxima prioridad.

Es fundamental que se tomen decisiones proactivas que prioricen la vida y la seguridad en nuestras carreteras.

Para tener una idea del impacto que esto genera, cabe destacar que, en México, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año:

Solo en 2020, murieron 1,460 personas en accidentes relacionados con tráileres de doble remolque.

De acuerdo con el Diario de los Diputados, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año.

De acuerdo con *SinEmbargo*, más de mil 600 de los más de cinco mil accidentes viales que provocan muertes cada año en México involucran a algún tráiler, especialmente de doble remolque.¹

En este honorable Congreso de la Unión, en diferentes legislaturas se ha planteado este problema, desde hace más de una década, como una preocupación urgente por resolver mediante la prohibición de estos y se han presentado iniciativas para prohibir la circulación de vehículos de carga con doble remolque, pero hasta ahora no han prosperado.

Es entendible las preocupaciones económicas que esto implica, sin embargo, nada se compara con el cuidado y protección de la vida de las personas, de nuestras familias, es tiempo de generar conciencia no solo desde la óptica económica y de la prohibición, sino de encontrar un sentido positivo al derecho a la vida, a nuestro cuidado, al de nuestras familias, a transitar sin miedo a sufrir un accidente, en efecto hemos escuchado las implicaciones que se tendrían si es que se logrará avanzar en la regulación y en su caso en la prohibición de la circulación de vehículos de doble o doble semi-remolque, sin embargo no está de más mencionar muchas más causas que afecta la circulación de este tipo de vehículos;

Los datos estadísticos muestran un alarmante incremento en el número de accidentes de tráfico en México, muchos de los cuales involucran vehículos de gran tamaño, como los doble y doble semi remolques. Estos vehículos, debido a su tamaño y peso, tienen un mayor potencial para causar daños significativos en caso de colisión. La prohibición de estos vehículos podría contribuir a una disminución en la tasa de accidentes y, por ende, a la salvaguarda de vidas humanas.

Los usuarios más vulnerables de las vías, como ciclistas, motociclistas y peatones, se ven especialmente afectados por la presencia de vehículos de gran tamaño. La prohibición de los doble y doble semi remolques podría reducir el riesgo que representan para estos grupos, promoviendo un entorno más seguro para todos los usuarios de la carretera.

Además de los riesgos para la vida humana, los doble y doble semi remolques contribuyen a la contaminación ambiental. Su funcionamiento genera emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes que afectan la calidad del aire. Al limitar el uso de estos vehículos, se podría contribuir a un entorno más saludable y sostenible, alineándose con los objetivos de desarrollo sostenible del país dentro de la estrategia de prosperidad compartida, impulsado por la presidenta Claudia Sheinbaum.

La prohibición de los doble y doble semi remolques no implica un freno al desarrollo del transporte de mercancías. Existen alternativas viables, como el uso de vehículos más pequeños y eficientes, que pueden realizar el mismo trabajo sin los riesgos asociados a los vehículos de gran tamaño. Fomentar el uso de estas alternativas puede estimular la innovación en el sector del transporte y contribuir a una economía más dinámica y segura.

La prohibición de los doble y doble semi remolques puede ir acompañada de campañas educativas que informen a la población sobre la importancia de la seguridad en las carreteras y la responsabilidad compartida de todos los usuarios.

La creación de una ley que prohíba los doble y doble semi remolques en México es una medida que busca priorizar la vida y la seguridad de todos los ciudadanos. Al reducir el riesgo de accidentes, proteger a los usuarios más vulnerables, contribuir a un entorno más saludable y fomentar alternativas de transporte, esta ley puede ser un paso significativo hacia un futuro más seguro y sostenible. Es momento de actuar y poner la vida en el centro de nuestras decisiones legislativas.

Planteamiento del problema

Me permito citar algunos fragmentos del artículo publicado en el medio de comunicación *SinEmbargo*, titulado: “Tráileres asesinos: muertos todos los días”, de

la autoría de Francisco Ortiz Pinchetti, en el mes de septiembre del año 2023:

“... Las estadísticas del Inegi indican que en México hay 561 mil unidades de autotransporte de carga. Más de cinco mil personas mueren cada año por accidentes viales. En más de mil 600 de esos descensos se ve involucrado algún tráiler, especialmente de doble remolque. Sin embargo, hay otros datos: el Instituto Mexicano del Transporte reporta que de 30 mil accidentes anuales, el tracto camión doblemente articulado participa en tres por ciento de los casos, genera 2.2 por ciento de fatalidades y 1.6 por ciento del total de lesionados. Es decir, ese tipo de vehículos provoca cada año la muerte de no menos de tres mil 600 mexicanos y deja lesiones a otros cuatro mil 800. Muchos de ellos quedan incapacitados de por vida. México ocupa el séptimo lugar en el mundo por el mayor número de accidentes carreteros, según la ONU.

Sabemos que en Estados Unidos y muchos otros países del mundo está prohibida la circulación de tráileres de doble remolque, por ser altamente peligrosos. Además, el transporte de carga está sujeto a estricta regulación, que incluye límites al peso de carga, sanciones millonarias a infractores y penas de prisión, como es en el caso de Gran Bretaña, Canadá, Francia y Alemania.

No ocurre así en México, obviamente. A pesar de incontables denuncias y de no pocas iniciativas de ley para reglamentar el tema, siguen siendo permitidos los tráileres de doble remolque y se mantienen altos tonelajes máximos permitidos, los cuales además se violan de manera cotidiana. Por lo demás, es prácticamente nula la aplicación de sanciones a los infractores.

Frecuentemente se culpa a los choferes de los accidentes. A menudo efectivamente actúan de manera irresponsable, sin precaución, a exceso de velocidad.

Existen otros culpables como lo son los dueños de las unidades de carga obligan a sus conductores a jornadas extenuantes. No los capacitan adecuadamente. Tampoco les dan debido mantenimiento a las unidades. Emplean llantas en mal estado, para ahorrar, y no revisan el sistema de frenado. Los sobrecargan de manera ilegal. Y son absolutamente impunes.

Un estudio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), alerta que la fatiga de los conductores de estos vehículos es causa preponderante en accidentes. “Casi todos los países regulan la cantidad de horas al volante y los tiempos de descanso para los choferes comerciales; pero en México no existen límites legales sobre tiempos de manejo continuo...”²

De acuerdo con la editorial de Animal Político, hace una relatoría de estudios e informes destaca en su publicación del día 22 de septiembre de 2022:

“La norma mexicana que regula la circulación de vehículos de autotransporte en México, un tráiler de doble remolque tiene permitido cargar hasta 75.5 toneladas y puede medir hasta 32.5 metros de largo. Sin embargo, en un informe entregado al Senado se documentó que el peso de tráileres que circulan así en México puede llegar hasta las 120 toneladas.

—Cuando un doble remolque tiene sobrecarga, su sistema de frenado es más lento, lo que le impide frenar pronto, puede tardar más de 10 segundos en lograr frenar, por eso terminan llevándose a una serie de automóviles— advierte Antonio Azueta, mecánico y reparador de tráileres.

De acuerdo con un estudio del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), de 2016, el frenado de un tráiler doble remolque, con 74 toneladas, necesitaría frenar 52 metros antes y tardaría al menos 4 segundos en hacer un alto total.

—Entonces estamos hablando de que no frenan porque en primera van muy pegados de los demás carros, en segunda porque, aunque pisen el freno el sistema tarda en actuar esos diez segundos, al final resulta insuficiente—, agrega Azueta.

Por ello, Juan Pablo Zatarain, académico del ITESO y quien ha estudiado el tema de logística y transporte de carga pesada, apunta que además de respetar el peso límite, la unidad debe de contar con frenos auxiliares.

—Para evitar que si los (frenos) normales se dañan o no funcionan, pues el sistema alterno entre en acción—, explica.

Otros países del mundo tienen limitaciones más estrictas, por ejemplo, en Estados Unidos, Brasil y Argentina solo permiten un peso de 40 toneladas, según los datos de una recopilación del Foro Internacional de Transporte.

“Pero esto hay que aclararlo, en Estados Unidos les permiten ese peso y un largo de 24 metros, evitando las dimensiones más grandes y estos tráileres solo pueden circular por carreteras rectas y planas, generalmente llevan troncos de árboles, cosas así, no llevan sustancias peligrosas, está sumamente restringido. Tú dime ¿cuándo vas a ver algo así?”, cuestiona Héctor Gandini, representante de la sociedad civil en iniciativas del doble remolque.

El mismo estudio del IMT señala que durante 2020 existían 801 tráileres de doble remolque registrados ante la autoridad. Sin embargo, Gandini refiere que es sencillo adaptar un vehículo para ser doble remolque, por lo que no hay certeza sobre su número circulando.

—En realidad no hay un censo oficial de cuántos dobles remolques hay... un doble remolque lo armas en media hora, no hay que olvidar que le quitas el dolly y ya no es doble remolque, bien fácil—, enfatiza.

En esto concuerda el académico Zatarain, quien señala que es sencillo desarmar los tráileres doble remolque, pues solo se necesitan unidades de ensamble y cableado que permita conectar las luces del último remolque con el comando.

Por su parte, la Asociación Nacional de Transporte Privado defendió el doble remolque en su participación ante el Senado, y sostuvo que el tema se debe enfocar en la gestión de la velocidad. Por ejemplo, regular la velocidad a 30 kilómetros por hora en zonas donde usuarios y vehículos se mezclan de forma frecuente.

Zatarain destaca que, a diferencia de México, en otros países, las unidades tienen una revisión más exhaustiva en sus cargas y sanciones más claras en caso de incumplir. Además de otras medidas para evitar accidentes como unidades de menor dimensión, que circulen en un carril exclusivo, a una velocidad regulada y se respeten las jornadas de trabajo de los conductores.”³

La ex senadora de la República Alejandra Lagunes Soto Ruiz, del Grupo Parlamentario del Partido Verde

Ecologista de México en la LXV Legislatura del honorable Congreso de la Unión, ha sido una de tantas que en su momento manifestó esta preocupación y después de hacer un estudio minucioso de los diferentes esfuerzos de legisladoras y legisladores por más de 10 años, he encontrado coincidencia con lo que en su momento ella presentó, razón por la cual le he solicitado de su autorización para realizar un planteamiento en los mismos términos de la citada exlegisladora, mencionando lo siguiente:

“La Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, establece las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y de arrastre y salvamento.

En esta norma se establece que el tracto camión doblemente articulado, es el vehículo destinado al transporte de carga constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación, que debe cumplir con diversas especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control, entre las que destacan:

- Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor,
- Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase,
- Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha,
- Circular con un mínimo de 100 metros de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente Norma,
- Conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo,

- Contar con conductores con capacitación, experiencia y licencia específica,
- Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje, y
- Sistemas de Posicionamiento Global, que reportará como mínimo los siguientes elementos: posición y velocidad, debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, información que el permisionario deberá poner a disposición de la Secretaría y Policía Federal para su consulta, conforme a los Lineamientos que emita la Secretaría.

Los tractocamiones doblemente articulados están autorizados para transitar por caminos hasta con 72.5 toneladas de peso, siempre y cuando cuenten con un sistema auxiliar de frenos, independientemente del sistema de balata.

Si bien, estas características ayudan en la prevención de accidentes, es fundamental que la autoridad de seguimiento y realice verificaciones constantes a los vehículos de carga que circulan en los caminos y puentes federales, con la finalidad de reducir accidentes e incrementar la seguridad de quienes circulen por caminos federales que existe menor probabilidad de accidentes con vehículos de autotransporte federal que pongan en riesgo su integridad física.⁴”

La citada iniciativa se puede leer completa en el siguiente link:

https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf

La propuesta legislativa

Para mayor claridad se expone el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO ACTUAL CÓDIGO PENAL FEDERAL	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE	DEBE DECIR
Sin correlativo	Título Vigésimo Séptimo Delitos Relacionados con el Transporte de Carga. Artículo 430. Se establece como un delito la circulación, ya sea de forma habitual o excepcional, de unidades de autotransporte de carga, específicamente camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque, que hayan sido prohibidos por las autoridades competentes, cuando dicha circulación represente un riesgo elevado para la vida y salud de la población. Artículo 431. Se impondrá pena a lo dispuesto en el artículo anterior de hasta 200 veces el salario mínimo, así mismo se inmovilizará el vehículo hasta que se regularice la situación y se cumplan los requisitos establecidos por la autoridad correspondiente. Artículo 432. En caso de la circulación prohibida se deriven lesiones o la muerte de personas, las sanciones contempladas en este Código se incrementarán en un 50%. Artículo 433. La reincidencia en la comisión de este delito dará lugar a un aumento de las penas previstas en el artículo 431, con un incremento que podrá llegar hasta el doble de la sanción original.

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado me permito proponer el siguiente:

Decreto

Artículo Único. Se adiciona un Título Vigésimo Séptimo, denominado Delitos Relacionados con el Transporte de Carga y se adicionan al mismo los artículos 430, 431,432, 433 del Código Penal Federal, para quedar como sigue:

Título Vigésimo Séptimo
Delitos Relacionados con el Transporte de Carga

Artículo 430. Se establece como un delito la circulación, ya sea de forma habitual o excepcional, de unidades de autotransporte de carga, específicamente camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque, que hayan sido prohibidos por las autoridades competentes, cuando dicha circulación represente un riesgo elevado para la vida y salud de la población.

Artículo 431. Se impondrá pena a lo dispuesto en el artículo anterior de hasta 200 veces el salario mínimo, así mismo se inmovilizará el vehículo hasta que se regularice la situación y se cumplan los requisitos establecidos por la autoridad correspondiente.

Artículo 432. En caso de la circulación prohibida se deriven lesiones o la muerte de personas, las sanciones contempladas en este Código se incrementarán en un 50%.

Artículo 433. La reincidencia en la comisión de este delito dará lugar a un aumento de las penas previstas en el artículo 431, con un incremento que podrá llegar hasta el doble de la sanción original.

Artículo Transitorio

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

Notas

- <https://www.sinembargo.mx/4412725/traileres-asesinos-muertos-todos-los-dias/>
- <https://www.sinembargo.mx/4412725/traileres-asesinos-muertos-todos-los-dias/>
- <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/traileres-doble-remolque-iniciativas-congeladas-persisten-accidentes>
- https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 1 de septiembre de 2026

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE REFORMA LA FRACCIÓN VI DEL ARTÍCULO 20. DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE ACTUALIZACIÓN DE TERMINOLOGÍA, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, diputado federal Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI Legislatura, con fundamento en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados; presenta a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma la fracción VI del artículo 20. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de actualización de terminología, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La presente iniciativa tiene como objetivo actualizar la redacción del artículo 20. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, a fin de armonizarlo con la denominación vigente de la secretaría de Estado competente en la materia, la cual, a partir de reformas estructurales y administrativas recientes, ha adoptado el nombre de Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

Dicha modificación no altera el contenido material de la Ley ni sus competencias, pero sí garantiza la coherencia jurídica, la certeza normativa y la correcta identificación de atribuciones institucionales, conforme al marco orgánico de la administración pública federal.

Esta precisión es necesaria para que los ordenamientos legales se mantengan actualizados y en concordancia con la legislación reglamentaria y los acuerdos administrativos que dan forma al Poder Ejecutivo federal.

No obstante, esta adecuación no es meramente nominal. La adición del término “Infraestructura” en el nombre de la secretaría representa un reconocimiento institucional del papel estratégico que tiene el diseño, mantenimiento y supervisión de la infraestructura carretera y vial para garantizar condiciones óptimas de movilidad, desarrollo económico y, sobre todo, seguridad vial.

En este sentido, conviene dejar constancia de que, al integrar la infraestructura como eje rector del quehacer institucional, debe haber un fortalecimiento transversal en la vigilancia del cumplimiento de normas oficiales, reglamentos y disposiciones vinculadas al transporte pesado, en particular lo relativo a vehículos de gran dimensión como los camiones remolque, tractocamiones con semirremolque-remolque y tractocamiones con doble semirremolque.

La creciente circulación de este tipo de vehículos ha generado una seria preocupación social, debido al número de accidentes viales que involucran unidades de carga pesada, muchos de ellos con consecuencias fatales.

Según datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), en 2023 ocurrieron más de 14,500 accidentes de tránsito en carreteras federales donde se vio implicado al menos un vehículo de carga, lo cual representa un aumento del 11 por ciento respecto al año anterior.

Estos eventos no sólo derivan en pérdidas económicas, sino, lo más grave, en la pérdida de vidas humanas, muchas veces a causa de exceso de dimensiones, mala distribución de peso, falta de pericia o incumplimiento de las normas oficiales mexicanas (NOM) relacionadas con pesos y dimensiones máximas, frenos, condiciones físico-mecánicas, señalización y descanso de operadores.

En este marco, aunque la presente reforma no introduce directamente nuevas obligaciones regulatorias, la actualización del nombre de la Secretaría debe leerse como un llamado normativo y administrativo a poner mayor atención a la infraestructura física y normativa que rodea la circulación de este tipo de vehículos.

Esto implica fortalecer la observancia de las NOM, modernizar la vigilancia del autotransporte federal, y asegurar que las vías estén en condiciones para soportar el tránsito de unidades cada vez más voluminosas.

Asimismo, esta reforma sienta bases simbólicas y jurídicas para que los futuros reglamentos, políticas y lineamientos expedidos por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes contemplen de forma más estricta y técnica los factores de riesgo que representa el transporte de carga en caminos y puentes

federales, y orienten sus esfuerzos hacia la prevención de accidentes viales como política de Estado.

En conclusión, actualizar el nombre de la secretaría no es una simple corrección administrativa. Es también una oportunidad para consolidar un enfoque integral de seguridad vial, infraestructura resiliente y movilidad responsable, que permita al Estado mexicano proteger la vida, integridad y derechos de quienes transitan diariamente por el territorio nacional. Esta reforma, aunque modesta en su redacción, es relevante en su alcance y visión de largo plazo.

Planteamiento del problema

El marco jurídico debe reflejar con precisión la estructura vigente de la administración pública federal. En el caso de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, persiste aún la mención de la “Secretaría de Comunicaciones y Transportes”, omitiendo su denominación actual como Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), lo cual genera un desfase normativo que puede ocasionar ambigüedad en la aplicación de atribuciones, confusión jurídica y obstáculos en la interpretación de competencias.

Esta omisión no es meramente formal. En el ámbito del derecho administrativo, la exactitud en los nombres de las dependencias es un requisito indispensable para garantizar la validez de actos jurídicos, reglamentos y convenios, así como la adecuada rendición de cuentas.

Un marco normativo que no refleja correctamente la estructura institucional puede ser impugnado, cuestionado o interpretado de forma errónea.

Aún más relevante es que la inclusión del término “Infraestructura” en el nombre oficial de la SICT no es accidental, sino que obedece a una reconfiguración de sus competencias para integrar de manera estratégica la planificación, conservación y seguridad de la red carretera nacional como parte de la política de transporte. No reflejar esta evolución en la ley es desconocer la transformación del sector y limitar su desarrollo normativo.

Esta carencia es especialmente grave si se considera la necesidad urgente de reforzar la vigilancia normativa sobre el transporte de carga pesada, cuyos vehículos

en especial los camiones remolque, tractocamiones con semirremolque-remolque y los de doble semirremolque representan un desafío creciente para la seguridad vial, la integridad de la infraestructura carretera y la protección de la vida humana.

México ocupa uno de los primeros lugares en muertes por accidentes viales en América Latina, y una proporción significativa de estos incidentes involucra transporte pesado. Según datos del Inegi (2023), más del 27 por ciento de los accidentes fatales en carreteras federales involucran al menos un vehículo de carga, y una parte de estos casos está asociada con vehículos de gran tamaño mal regulados o inadecuadamente supervisados.

A pesar de la existencia de diversas normas oficiales mexicanas (NOM) en materia de pesos y dimensiones, condiciones físico-mecánicas, frenos, y límites de circulación, su cumplimiento sigue siendo desigual en gran parte del territorio. En muchos casos, la fiscalización depende de autoridades locales o de operativos insuficientes, lo que abre la puerta a prácticas laxas, riesgo estructural en puentes y autopistas, y accidentes evitables.

La falta de adecuación legal al nombre actual de la secretaría impide avanzar hacia un modelo coordinado y transversal de fiscalización, donde la infraestructura carretera y la normatividad del transporte se entiendan como un solo sistema. Esta desconexión normativa frena la actualización de reglamentos, complica la expedición de disposiciones técnicas y debilita la rectoría del Estado en materia de transporte seguro.

Además, los vehículos doblemente articulados representan un caso emblemático de regulación débil. Su circulación ha sido motivo de controversia durante más de una década, y si bien existen restricciones, éstas se aplican de manera inconstante, a menudo sin respaldo en una política pública integral. Esta situación pone en evidencia la necesidad de actualizar y fortalecer el marco normativo desde su base estructural: la ley misma.

Corregir el nombre de la secretaría en la ley permite también fortalecer el mandato legal de emitir, revisar y aplicar normas técnicas con enfoque en seguridad vial, infraestructura resistente y transporte sostenible. Esto es vital en un país cuya red carretera es extensa y he-

terogénea, y donde las diferencias en calidad, vigilancia y acceso a mantenimiento pueden marcar la diferencia entre la vida y la muerte.

En conclusión, actualizar el artículo 2o. de la ley para reflejar correctamente la denominación de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes no es un acto meramente simbólico ni editorial.

Es una acción jurídica necesaria para consolidar el principio de legalidad, reforzar la coordinación institucional y establecer un mensaje normativo claro: la infraestructura y el transporte no pueden entenderse por separado, y la vigilancia del cumplimiento en materia de vehículos pesados debe ocupar un lugar central en la política pública de movilidad y seguridad vial en México.

La propuesta legislativa

Para mayor claridad de lo expuesto me permito presentar un cuadro comparativo:

Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

TEXTO ACTUAL	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE	DEBE DECIR
Artículo 2o.- Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:	Artículo 2o.- Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:
I. A V. ...	I. A V. ...
VI. Secretaría: La Secretaría de Comunicaciones y Transportes;	VI. Secretaría: La Secretaría de Infraestructura , Comunicaciones y Transportes;
VII. A XVI. ...	VII. A XVI. ...

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado me permito proponer el siguiente

Decreto

Artículo Único. Se reforma la fracción VI del artículo 2o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 2o. ...

- I. a V. ...
- VI. Secretaría: La Secretaría de **Infraestructura**,Comunicaciones y Transportes.

VII. a XVI. ...

Artículo Transitorio

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

Fuentes consultadas

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) – Estadísticas de accidentes viales y transporte de carga

<https://www.inegi.org.mx/temas/transporte>

<https://www.inegi.org.mx/programas/accidentes-viales/>

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) – Estructura orgánica y facultades

<https://www.gob.mx/sict>

<https://www.sct.gob.mx/transparencia/marco-juridico/estructura-organica/>

(Nota: aunque el dominio se mantiene como “sct.gob.mx”, la Secretaría ya opera como SICT de manera oficial)

Normas Oficiales Mexicanas (NOMs) aplicables al autotransporte federal

<https://www.dof.gob.mx/normasOficiales.php>

(Consultar NOM-012-SCT-2-2017 sobre pesos y dimensiones máximas, entre otras)

Diario Oficial de la Federación (DOF) – Decretos y reformas administrativas

<https://www.dof.gob.mx>

Organización Panamericana de la Salud (OPS/OMS) – Seguridad vial y transporte pesado en la región

<https://www.paho.org/es/temas/seguridad-vial>

Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA) – Reportes de siniestralidad

<https://www.gob.mx/salud/conapra>

Senado de la República / Cámara de Diputados – Iniciativas y debates sobre vehículos de doble semirremolque

<https://www.senado.gob.mx>

<https://www.diputados.gob.mx>

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 1 de septiembre de 2026.

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE REFORMA EL ARTÍCULO 74 BIS DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE ACTUALIZACIÓN DE TERMINOLOGÍA, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, diputado federal Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI con fundamento en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 74 Bis. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de actualización de terminología, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

El proceso legislativo tiene como una de sus finalidades mantener la coherencia, claridad y vigencia del marco normativo mexicano. En este sentido, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal contiene disposiciones que, con el paso del tiempo y la transformación institucional del país, han quedado desfasadas frente a la realidad jurídica y administrativa actual.

Un ejemplo de ello se observa en el artículo 74 Bis, donde aún se establece que corresponde a la Secretaría de Gobernación, a través de la Policía Federal, imponer determinadas sanciones en materia de transporte. Sin embargo, la Policía Federal fue extinguida tras la creación de la Guardia Nacional en 2019, cuerpo de seguridad pública de carácter civil que asumió las funciones que antes ejercía aquella corporación.

Actualmente, conforme a la legislación vigente, la Guardia Nacional se encuentra bajo la adscripción de la Secretaría de la Defensa Nacional, con la coordinación de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana para fines de política pública. Por ello, mantener en la ley una referencia a una institución desaparecida como la Policía Federal genera confusión, inseguridad jurídica e, incluso, dificultades administrativas para la correcta aplicación de sanciones y procedimientos en el sector de transporte federal.

Actualizar el texto del artículo no implica la creación de nuevas facultades ni la modificación de las sanciones establecidas. Por el contrario, tiene el objetivo de armonizar el marco normativo con la realidad institucional, garantizando certeza tanto a las autoridades como a los usuarios y concesionarios del transporte en carreteras y autopistas federales.

Con esta reforma se asegura que la norma refleje fielmente a la institución actualmente competente, la Guardia Nacional, y a la dependencia de la que ésta forma parte, la Secretaría de la Defensa Nacional, contribuyendo así a la seguridad jurídica, al respeto del principio de legalidad y a la eficacia en la aplicación de la ley.

En consecuencia, se propone reformar el artículo 74 Bis de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, sustituyendo la referencia a la Secretaría de Gobernación y a la Policía Federal, por la de la Secretaría de la Defensa Nacional y la Guardia Nacional, respectivamente.

Dicha modificación no altera el contenido material de la Ley ni sus competencias, pero sí garantiza la coherencia jurídica, la certeza normativa y la correcta identificación de atribuciones institucionales, conforme al marco orgánico de la administración pública federal.

Esta precisión es necesaria para que los ordenamientos legales se mantengan actualizados y en concordancia con la legislación reglamentaria y los acuerdos administrativos que dan forma al Poder Ejecutivo federal.

La propuesta de reforma al artículo 74 Bis de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal no puede interpretarse únicamente como una actualización nominal. Si bien el cambio obedece a la necesidad de sustituir la mención a la extinta Policía Federal por la Guardia Nacional institución actualmente encargada de las funciones de seguridad y vigilancia en carreteras federales, su trascendencia va mucho más allá de una simple adecuación administrativa.

En realidad, esta modificación abre la puerta a una reflexión sobre el fortalecimiento transversal del sistema de vigilancia y cumplimiento normativo en el autotransporte federal, especialmente en lo relativo a la circulación de vehículos de carga pesada de gran dimensión, como camiones remolque, tractocamiones con semirremolque y tractocamiones de doble remolque.

La circulación creciente de estas unidades ha generado una preocupación social legítima, derivada del elevado número de accidentes viales en los que se ven involucrados.

De acuerdo con cifras del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), tan solo en el año 2023 se registraron más de 14,500 accidentes de tránsito en carreteras federales con participación de al menos un vehículo de carga, lo que representa un incremento del 11 por ciento respecto al año anterior.

Cada uno de estos accidentes acarrea múltiples consecuencias:

Económicas, por la pérdida o deterioro de bienes, afectaciones logísticas y daños a la infraestructura carretera.

Sociales, por el impacto negativo en comunidades y familias afectadas.

Y lo más grave: humanas, pues muchas de estas colisiones tienen desenlaces fatales, cobrando vidas y dejando lesiones permanentes en personas inocentes, más de 1000 vidas de familias mexicanas mueren al año por esta razón.

Diversos análisis técnicos coinciden en que los principales factores que contribuyen a esta problemática son:

El exceso en las dimensiones o peso de las unidades, que en muchas ocasiones rebasa lo permitido.

La deficiente distribución de la carga, que afecta la estabilidad del vehículo.

El incumplimiento de Normas Oficiales Mexicanas (NOM) que regulan frenos, dispositivos de seguridad, condiciones físico-mecánicas y señalización.

La falta de pericia, capacitación y descanso adecuado de las y los operadores.

En este contexto, resulta indispensable que la autoridad responsable cuente con el respaldo normativo claro para ejercer de manera eficaz sus atribuciones de vigilancia, sanción y prevención.

Si bien la iniciativa se presenta bajo el argumento de armonizar la Ley con la nueva realidad institucional sustituyendo la referencia a una corporación inexistente, el verdadero alcance de la reforma debe entenderse como un llamado normativo y administrativo para reforzar:

La observancia estricta de las Normas Oficiales Mexicanas (NOM) aplicables al transporte de carga.

La modernización de los mecanismos de vigilancia y control en carreteras federales, mediante tecnología, capacitación y mayor presencia institucional.

La adecuación de la infraestructura carretera para resistir el tránsito de unidades cada vez más voluminosas y pesadas, evitando que el deterioro vial se traduzca en riesgos adicionales para los usuarios.

Un fundamento para la política de Estado en materia de transporte y seguridad vial.

Además, esta reforma genera un efecto simbólico y jurídico relevante: al reconocer de manera expresa que la Guardia Nacional, bajo la coordinación de la Secretaría de la Defensa Nacional, es la autoridad competente para imponer sanciones, se sientan las bases para que los reglamentos, lineamientos y políticas

públicas de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) se fortalezcan en materia de:

1. Prevención de accidentes viales como eje prioritario.
2. Movilidad segura y responsable, con enfoque de derechos humanos.
3. Protección de la vida y la integridad de quienes transitan diariamente por las carreteras federales.

En suma, esta reforma no es una mera corrección de nombres. Representa un paso necesario para armonizar la ley con la realidad institucional vigente, pero también constituye un mensaje legislativo claro: el Estado mexicano debe redoblar esfuerzos para garantizar carreteras más seguras, operadores mejor capacitados, normas más estrictamente observadas y una infraestructura resiliente frente al tránsito de unidades de carga pesada.

La modificación, aunque modesta en su redacción, tiene un alcance trascendente: busca contribuir a un marco legal más sólido y actualizado, capaz de respaldar políticas integrales de seguridad vial, movilidad responsable y protección de la vida humana en todo el territorio nacional.

Planteamiento del problema

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal contiene aún disposiciones en las que se hace referencia a instituciones que ya no existen en la estructura actual del Estado mexicano.

Tal es el caso del artículo 74 Bis, que menciona a la Secretaría de Gobernación y a la Policía Federal como responsables de imponer sanciones en materia de transporte federal. Sin embargo, la Policía Federal fue extinguida en 2019 y sus funciones fueron absorbidas por la Guardia Nacional, actualmente bajo la coordinación de la Secretaría de la Defensa Nacional.

Mantener en la ley a instituciones desaparecidas no es un detalle menor: genera confusión jurídica, vacíos en la aplicación de sanciones y debilita la certeza normativa. Para el ciudadano y los operadores de transporte, resulta inaceptable que las disposiciones legales no re-

flejen la realidad de las autoridades competentes. Esta falta de actualización normativa es, en sí misma, un factor de riesgo para la eficacia del Estado en la supervisión del transporte federal.

La necesidad de corregir esta situación adquiere mayor urgencia cuando se analiza el problema de los vehículos de carga pesada de gran dimensión, en especial los tractocamiones con doble semirremolque, que circulan con frecuencia en las carreteras mexicanas.

De acuerdo con cifras del Inegi, en 2023 se registraron más de 14,500 accidentes en carreteras federales que involucraron al menos un vehículo de carga, lo que significó un incremento del 11 por ciento respecto al año anterior. Una parte significativa de estos percances se relaciona con unidades de doble remolque, debido a factores como:

1. Exceso de peso y dimensiones que superan las capacidades de la infraestructura.
2. Dificultad para maniobrar y frenar oportunamente.
3. Fallas en la distribución de carga.
4. Falta de descanso adecuado de los operadores.

El resultado ha sido catastrófico en términos de vidas humanas y daños materiales, con accidentes de alta magnitud que impactan no sólo en los transportistas, sino en familias enteras y comunidades que dependen de estas vías para su movilidad.

En este contexto, mantener en la ley a instituciones extintas debilita la capacidad sancionadora del Estado frente a uno de los problemas más graves de la seguridad vial: la circulación de vehículos de gran tonelaje y doble semirremolque.

La actualización normativa, más que una corrección administrativa, constituye un acto necesario de congruencia legal y un primer paso hacia el fortalecimiento de la vigilancia y aplicación estricta de las Normas Oficiales Mexicanas en materia de pesos, dimensiones, condiciones físico-mecánicas y operación segura de estas unidades.

Esta omisión no es meramente formal. En el ámbito del derecho administrativo, la exactitud en los nom-

bres de las dependencias es un requisito indispensable para garantizar la validez de actos jurídicos, reglamentos y convenios, así como la adecuada rendición de cuentas.

Un marco normativo que no refleja correctamente la estructura institucional puede ser impugnado, cuestionado o interpretado de forma errónea.

México ocupa uno de los primeros lugares en muertes por accidentes viales en América Latina, y una proporción significativa de estos incidentes involucra transporte pesado. Según datos del Inegi (2023), más del 27 por ciento de los accidentes fatales en carreteras federales involucran al menos un vehículo de carga, y una parte de estos casos está asociada con vehículos de gran tamaño mal regulados o inadecuadamente supervisados.

A pesar de la existencia de diversas normas oficiales mexicanas (NOM) en materia de pesos y dimensiones, condiciones físico-mecánicas, frenos, y límites de circulación, su cumplimiento sigue siendo desigual en gran parte del territorio. En muchos casos, la fiscalización depende de autoridades locales o de operativos insuficientes, lo que abre la puerta a riesgos estructurales en puentes y autopistas, y accidentes evitables.

La falta de adecuación legal al nombre actual de la Secretaría impide avanzar hacia un modelo coordinado y transversal de fiscalización, donde la infraestructura carretera y la normatividad del transporte se entiendan como un solo sistema.

Esta desconexión normativa frena la actualización de reglamentos, complica la expedición de disposiciones técnicas y debilita la rectoría del Estado en materia de transporte seguro.

Además, los vehículos doblemente articulados representan un caso emblemático de regulación débil. Su circulación ha sido motivo de controversia durante más de una década, y si bien existen restricciones, éstas se aplican de manera inconstante, a menudo sin respaldo en una política pública integral. Esta situación pone en evidencia la necesidad de actualizar y fortalecer el marco normativo desde su base estructural: la ley misma.

Corregir el nombre de la Secretaría en la ley permite

también fortalecer el mandato legal de emitir, revisar y aplicar normas técnicas con enfoque en seguridad vial, infraestructura resistente y transporte sostenible. Esto es vital en un país cuya red carretera es extensa y heterogénea, y donde las diferencias en calidad, vigilancia y acceso a mantenimiento pueden marcar la diferencia entre la vida y la muerte.

La propuesta legislativa

Para mayor claridad de lo expuesto me permito presentar un cuadro comparativo:

Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

TEXTO ACTUAL	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE Artículo 74 Bis. 1.a Secretaría de Gobernación, a través de la Policía Federal, de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias respectivas, impondrá las siguientes sanciones: I. A III.	DEBE DECIR Artículo 74 Bis. 1.a Secretaría de la Defensa Nacional, a través de la Guardia Nacional, de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias respectivas, impondrá las siguientes sanciones: I. A III.

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado me permito proponer el siguiente

Decreto

Artículo Único. Se reforma el párrafo primero del artículo 74 Bis de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 74 Bis. La Secretaría de la Defensa Nacional, a través de la Guardia Nacional, de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias respectivas, impondrá las siguientes sanciones:

I. A III. ...

...

...

...

Artículo Transitorio

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

Fuentes consultadas

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) – Estadísticas de accidentes viales y transporte de carga

<https://www.inegi.org.mx/temas/transporte>

<https://www.inegi.org.mx/programas/accidentes-viales/>

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) – Estructura orgánica y facultades

<https://www.gob.mx/sict>

<https://www.sct.gob.mx/transparencia/marco-juridico/estructura-organica/>

(Nota: aunque el dominio se mantiene como “sct.gob.mx”, la Secretaría ya opera como SICT de manera oficial)

Normas Oficiales Mexicanas (NOMs) aplicables al autotransporte federal

<https://www.dof.gob.mx/normasOficiales.php>

(Consultar NOM-012-SCT-2-2017 sobre pesos y dimensiones máximas, entre otras)

Diario Oficial de la Federación (DOF) – Decretos y reformas administrativas

<https://www.dof.gob.mx>

Organización Panamericana de la Salud (OPS/OMS) – Seguridad vial y transporte pesado en la región

<https://www.paho.org/es/temas/seguridad-vial>

Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA) – Reportes de siniestralidad

<https://www.gob.mx/salud/conapra>

Senado de la República / Cámara de Diputados – Iniciativas y debates sobre vehículos de doble semirremolque

<https://www.senado.gob.mx>

<https://www.diputados.gob.mx>

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 1 de septiembre de 2026.

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE REFORMA EL ARTÍCULO 74 TER DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE ACTUALIZACIÓN DE TERMINOLOGÍA Y CONDICIONES MÍNIMAS DE SEGURIDAD, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, diputado federal Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 74 Ter de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de actualización, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (LCPAF) sigue conteniendo referencias a autoridades que ya no existen o cuyas funciones fueron reconfiguradas. En particular, el artículo 74 Ter aún atribuye el retiro de vehículos a la Secretaría de Seguridad Pública, a través de la Policía Federal Preventiva, denominaciones hoy superadas. Esta desactualización genera incertidumbre operativa al momento de aplicar medidas inmediatas de seguridad vial, como el retiro de circulación cuando los vehículos incumplen las condiciones mínimas de seguridad previstas en la ley y sus ordenamientos.

En 2025 se expidió la Ley de la Guardia Nacional, que formalizó el marco actual de organización y actuación de la Guardia Nacional (GN) y su coordinación en el Sistema Nacional de Seguridad Pública. La actualización de la LCPAF para reconocer explícitamente a la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena), a través de la Guardia Nacional, como la autoridad competente para el retiro de unidades en los supuestos del artículo 74 Ter, dota de certeza jurídica a un acto material de autoridad que debe ejecutarse con oportunidad y sin ambigüedades.

La siniestralidad en carreteras federales sigue siendo un desafío prioritario. De acuerdo con el Censo Nacional de Seguridad Pública Federal 2024 del Inegi, en 2023 la Guardia Nacional registró 12,682 accidentes en carreteras y puentes federales (68.5 por ciento con daños materiales, 20.3 por ciento no fatales y 11.2 por ciento fatales), con 1,866 personas fallecidas y 6,411 lesionadas. Estas cifras evidencian la magnitud del problema y la necesidad de mejorar la prevención y el control operativo en la red federal.

Dentro de ese universo, la evidencia técnica del Instituto Mexicano del Transporte (IMT) confirma la alta participación de vehículos pesados en colisiones de la red federal. Para 2023, fuentes secundarias que citan el Anuario Estadístico de Colisiones en Carreteras Federales 2023 reportan 3,233 accidentes con vehículos pesados en carreteras federales, lo que refuerza la necesidad de controles diferenciados para combinaciones de gran dimensión.

En este contexto, los tractocamiones doblemente articulados (conocidos coloquialmente como doble remolque) presentan retos de seguridad específicos por su longitud, radio de giro, distancia de frenado, estabilidad y distribución de carga. Por ello, la reforma propone que la fracción IV del artículo 74 Ter subraye la observancia reforzada de las condiciones mínimas de seguridad con especial atención a estas combinaciones vehiculares.

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal asigna a la Secretaría funciones de inspección, verificación y vigilancia, incluidas las relativas a pesos y dimensiones en centros fijos conforme a las NOM aplicables. La coordinación con la autoridad de seguridad pública en caminos es un principio ya reconocido por el propio texto legal. El artículo 74 Ter regula el retiro

de circulación en supuestos acotados. Su texto vigente, no armonizado, menciona a la Secretaría de Seguridad Pública y a la Policía Federal Preventiva, por lo que urge su actualización para referir a Sedena/GN como ejecutores de la medida. La versión pública y vigente de la LCPAF en la Cámara de Diputados confirma que 74 Ter mantiene esas referencias históricas, pese a reformas recientes a la ley.

La Ley de la Guardia Nacional establece el marco de actuación y coordinación de la GN, lo que sustenta la precisión de competencias operativas en carreteras federales para medidas como el retiro de circulación. La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMVySV) introduce el enfoque de “sistema seguro” y la prevención de siniestros como ejes de política pública, obligando a las autoridades a reducir factores de riesgo en la movilidad. La reforma propuesta se alinea con dicho enfoque al fortalecer la intervención inmediata sobre unidades que incumplen condiciones mínimas de seguridad.

Las Normas Oficiales Mexicanas aplicables, entre ellas la NOM-012-SCT-2-2017 (pesos y dimensiones máximas de circulación), la NOM-068-SCT-2-2014 (condiciones físico-mecánicas) y la NOM-087-SCT-2-2017 (tiempos de conducción y pausas), constituyen la base técnica para la seguridad en el autotransporte federal. La reforma no crea nuevas obligaciones materiales, sino que armoniza la competencia de ejecución inmediata, retiro de circulación, con la autoridad hoy responsable de seguridad en caminos federales y refuerza la observancia de las condiciones mínimas de seguridad ya previstas en la Ley y las NOM.

Se propone reformar el artículo 74 Ter, fracción IV, para que disponga: “La Secretaría de la Defensa Nacional, a través de la Guardia Nacional, podrá retirar de la circulación los vehículos cuando se encuentren en tránsito y no cumplan con las condiciones mínimas de seguridad, que se determinen en esta ley y los ordenamientos que de ella se deriven, con especial observancia en los tractocamiones doblemente articulados (doble semirremolque).”

La justificación técnica de la mención específica a doble semirremolque radica en que se trata de una combinación vehicular de alto riesgo si circula fuera de norma en peso y dimensión o con deficiencias físico-mecánicas en frenos, llantas o acoplamientos. El cum-

plimiento estricto de las NOM sobre pesos y dimensiones, condiciones mecánicas y descanso del operador es la línea base para su circulación segura. La referencia expresa a esta combinación prioriza la inspección y la reacción de la autoridad cuando el incumplimiento sea patente.

Entre los efectos esperados de la reforma se encuentran: certeza jurídica operativa al eliminar ambigüedades sobre quién ejecuta el retiro de circulación en la red federal; reducción de riesgos al priorizar la vigilancia de combinaciones doblemente articuladas fuera de norma; coherencia con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial al materializar el enfoque de sistema seguro mediante control vehicular inmediato; y mejor interoperabilidad institucional al clarificar competencias y facilitar el intercambio de información entre la SICT y la GN.

La reforma es de técnica legislativa y armonización: no crea un nuevo programa ni modifica las NOM o reglamentos existentes, por lo que no implica *per se* impacto presupuestal adicional. Sí favorece una mejor focalización del esfuerzo operativo ya desplegado por la GN y la SICT en corredores críticos y centros fijos de verificación.

El retiro de circulación, cuando se acredita el incumplimiento de condiciones mínimas de seguridad, protege el derecho a la vida y la integridad personal de quienes transitan por la red federal y cumple con los principios de legalidad, necesidad y proporcionalidad, al estar fundado en la ley, regulado por las NOM, y ejecutado por la autoridad competente en términos de la Ley de la Guardia Nacional.

Actualizar la fracción IV del artículo 74 Ter para reconocer a la Sedena, a través de la GN, como autoridad competente para el retiro de vehículos y enfatizar la observancia reforzada en tractocamiones doblemente articulados, no es un mero ajuste nominal. Es un paso técnico y estratégico que alinea la LCPAF con el marco institucional vigente, fortalece la prevención de siniestros en la red federal y salvaguarda la vida e integridad de las personas usuarias de los caminos y puentes de jurisdicción federal.

Planteamiento del problema

En México, la red de carreteras federales constituye uno de los principales medios de conexión económica

y social. Sin embargo, la seguridad en estas vías enfrenta serios desafíos debido a la alta incidencia de accidentes viales en los que participan vehículos de carga pesada. Entre ellos, los tractocamiones con doble semirremolque representan un riesgo particular por sus dimensiones, peso y complejidad operativa.

Las estadísticas más recientes revelan que los percances relacionados con este tipo de unidades han crecido de manera constante, ocasionando pérdidas humanas irreparables, así como elevados costos materiales y sociales. La magnitud de estos siniestros se explica, en gran medida, por la falta de condiciones mecánicas adecuadas, la sobrecarga, el incumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas en materia de pesos y dimensiones, y las fallas en la capacitación o descanso de los operadores.

Aunado a ello, la legislación vigente todavía contiene referencias a instituciones que han desaparecido, como la Secretaría de Seguridad Pública y la Policía Federal, lo que genera vacíos de certeza al momento de ejecutar medidas urgentes como el retiro de circulación de vehículos que ponen en peligro la seguridad vial. Actualmente, la Guardia Nacional, bajo la coordinación de la Secretaría de la Defensa Nacional, es la autoridad responsable de la vigilancia en carreteras federales, por lo que resulta indispensable actualizar la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal para que refleje esta realidad institucional.

El problema, por tanto, no es solamente la falta de actualización nominal en la Ley, sino la necesidad de garantizar que el marco jurídico otorgue facultades claras a la autoridad competente para intervenir de manera inmediata ante unidades que incumplen las condiciones mínimas de seguridad. Mientras subsistan estas deficiencias normativas, se limita la capacidad del Estado para prevenir siniestros, se debilita la aplicación de las disposiciones técnicas y se expone a los usuarios de las carreteras federales a riesgos que podrían evitarse.

En consecuencia, la problemática central se ubica en la combinación de dos factores: por un lado, la persistencia de un marco legal desfasado que no reconoce a las instituciones actuales; y por el otro, el creciente peligro que representa la circulación de vehículos doblemente articulados sin el debido cumplimiento de las normas de seguridad.

La actualización normativa no sólo responde a un tema de técnica legislativa, sino también a la obligación del Congreso de garantizar que las leyes reflejen la estructura real del Estado mexicano. Una norma que hace referencia a instituciones desaparecidas pierde vigencia práctica, genera incertidumbre jurídica y puede dar lugar a interpretaciones erróneas que afecten tanto a los ciudadanos como a las propias autoridades encargadas de su aplicación.

El retiro de circulación de vehículos que no cumplen con las condiciones mínimas de seguridad es una medida que tiene como objetivo primordial la protección de la vida y la integridad de las personas. Esta facultad requiere de una base legal clara y actualizada, pues de lo contrario se corre el riesgo de que las acciones de la autoridad sean cuestionadas en tribunales por falta de fundamento expreso en la ley.

En el caso específico de los tractocamiones doblemente articulados, la experiencia internacional demuestra que su circulación demanda una regulación más estricta y mecanismos de inspección más avanzados. Países como Estados Unidos y Canadá han reforzado los controles sobre estas unidades, limitando sus condiciones de circulación a horarios, rutas y estándares técnicos muy precisos. México no puede quedarse atrás en la actualización de su marco jurídico y en la vigilancia efectiva de este tipo de transporte.

De igual manera, la reforma contribuye a fortalecer el principio de movilidad segura, reconocido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, al subrayar que la seguridad en carreteras no es un asunto exclusivo de infraestructura, sino un esfuerzo integral que involucra a los vehículos, a los operadores y a las instituciones encargadas de vigilar el cumplimiento normativo.

No debe pasarse por alto que los accidentes con vehículos de gran carga tienen un impacto económico significativo. La pérdida de mercancías, el daño a la infraestructura, los retrasos en cadenas de suministro y el costo de los servicios de emergencia representan miles de millones de pesos cada año. Por ello, garantizar que las leyes faculden de manera clara a la autoridad para intervenir frente a unidades inseguras es también una medida de protección de la economía nacional.

Finalmente, esta reforma envía un mensaje contundente a la sociedad: el Estado mexicano no sólo actualiza sus normas para corregir denominaciones, sino que asume un compromiso firme con la seguridad vial y la prevención de siniestros. La vida de las personas que transitan por nuestras carreteras debe estar por encima de cualquier interés, y esta modificación, aunque puntual, es un paso importante hacia un sistema de transporte más seguro, eficiente y humano.

La propuesta legislativa

Para mayor claridad de lo expuesto me permito presentar un cuadro comparativo:

Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

Antes	Después

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado me permito proponer el siguiente:

Decreto

Artículo Único. se reforma el artículo 74 Ter de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 74 Ter. La Secretaría de la Defensa Nacional a través de la Guardia Nacional, podrá retirar de la circulación los vehículos en los siguientes casos:

I. a III. ...

IV. Cuando se encuentren en tránsito y no cumplan con las condiciones mínimas de seguridad, que se determinen en esta Ley y los ordenamientos que de ella se deriven, **con especial observancia en los camiones de doble remolque o camiones de doble semirremolque**, y

V. ...

Artículo Transitorio

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

Fuentes consultadas

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) – Estadísticas de accidentes viales y transporte de carga

<https://www.inegi.org.mx/temas/transporte>

<https://www.inegi.org.mx/programas/accidentes-viales/>

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) – Estructura orgánica y facultades

<https://www.gob.mx/sict>

<https://www.sct.gob.mx/transparencia/marco-juridico/estructura-organica/>

(Nota: aunque el dominio se mantiene como “sct.gob.mx”, la Secretaría ya opera como SICT de manera oficial)

Normas Oficiales Mexicanas (NOMs) aplicables al autotransporte federal

<https://www.dof.gob.mx/normasOficiales.php>

(Consultar NOM-012-SCT-2-2017 sobre pesos y dimensiones máximas, entre otras)

Diario Oficial de la Federación (DOF) – Decretos y reformas administrativas

<https://www.dof.gob.mx>

Organización Panamericana de la Salud (OPS/OMS) – Seguridad vial y transporte pesado en la región

<https://www.paho.org/es/temas/seguridad-vial>

Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA) – Reportes de siniestralidad

<https://www.gob.mx/salud/conapra>

Senado de la República / Cámara de Diputados – Iniciativas y debates sobre vehículos de doble semirremolque

<https://www.senado.gob.mx>

<https://www.diputados.gob.mx>

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 1 de septiembre de 2026.

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE SALUD, EN MATERIA DE RECONOCIMIENTO DE LA SAL ARTESANAL, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito diputado federal Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6 numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados; presenta a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se adicionan diversas disposiciones de la **Ley General de Salud, en materia de reconocimiento de la sal artesanal**, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La presente iniciativa busca modificar la Ley General de Salud con el objetivo de reconocer y regular la “sal artesanal” como un producto diferenciado de la sal industrializada, atendiendo a sus propiedades físico-químicas, su proceso de obtención natural y sus beneficios tanto para la salud como para la economía local.

A continuación, se enumeran algunos de los principales lugares donde se produce sal artesanal en el país:

1. Cuyutlán, Colima: Las salinas de Cuyutlán, situadas entre Manzanillo y Armería, abarcan aproximadamente 3,500 hectáreas y producen alrededor de 40,000 toneladas anuales de sal marina natural. Esta sal se obtiene mediante la evaporación solar en la laguna de Cuyutlán, manteniendo métodos artesanales que datan de hace más de 500 años.

2. Zapotitlán Salinas, Puebla: Ubicado en la Reserva de la Biósfera Tehuacán-Cuicatlán, este municipio es reconocido por su producción ancestral de sal artesanal. Los salineros bombean agua de pozos hacia estanques donde, mediante la evaporación solar, se cristaliza la sal.

3. San Miguel Ixtapan, Estado de México: En esta comunidad, el grupo “Salineros Milenarios” mantiene viva la tradición de producir sal artesanal. Extraen agua salina de color rojizo, la dejan reposar y luego la exponen al sol en azoteas de cemento para su cristalización.

4. Coyuca de Benítez, Guerrero: En este municipio y otros de la Costa Grande de Guerrero, como Atoyac, Petatlán y San Jerónimo de Juárez, se emplean técnicas tradicionales para la producción de sal artesanal.

5. Las Coloradas, Yucatán: Este puerto es reconocido por sus pozas de agua rosada utilizadas para la producción de sal mediante la evaporación solar, siguiendo métodos tradicionales.

6. San Juan Guelavía, Oaxaca: Durante buena parte del siglo XX, los pobladores de esta comunidad se dedicaron a la extracción de sal, intercambiándola por mercancías de otras poblaciones de la región.

7. Tlaxcuapan, Puebla: En la Mixteca Baja poblana, la extracción de sal de pozos de salmuera se ha llevado a cabo de manera constante durante más de cinco siglos, utilizando técnicas tradicionales. Salinas de Hidalgo, San Luis Potosí – aunque hoy predomina la producción semi-industrial, aún subsisten prácticas tradicionales.

8. Ojo de Agua, Nayarit – producción artesanal ligada a costumbres indígenas.

9. Costa de Oaxaca (Mazunte y Puerto Ángel) – producción en pequeña escala para autoconsumo o venta local.

10. Salinas de Celestún, Yucatán – además de Las Coloradas, esta zona tiene una historia salinera artesanal.

11. Lagunas costeras en Veracruz y Tabasco – algunas comunidades ribereñas aún extraen sal mediante evaporación solar, aunque sin formalización ni registro.

Aunque estos lugares no son los únicos que producen sal artesanal en México, son los más documentados o reconocidos, pero existen otras comunidades a lo largo del país que también elaboran sal de manera tradicional, aunque muchas de ellas no están registradas oficialmente ni reconocidas en normas o catálogos públicos, lo que precisamente refuerza la necesidad de su reconocimiento y regulación legal.

Estos lugares destacan por mantener viva la tradición de la producción artesanal de sal en México, contribuyendo al patrimonio cultural y económico de sus comunidades

Colima, y en específico la Laguna de Cuyutlán, posee una larga tradición en la producción de sal artesanal, un método que no solo conserva técnicas ancestrales, sino que también aporta ventajas nutricionales y sostenibles que deben ser protegidas por la legislación nacional.

Actualmente, la producción de sal en México está regulada por la Norma Oficial Mexicana NOM-040-SSA1-1993, la cual establece especificaciones sanitarias enfocadas en la sal yodada y fluorada, utilizada principalmente en la industria. Sin embargo, esta norma no contempla las particularidades de la sal artesanal, lo que ha generado conflictos regulatorios y ha limitado su comercialización, afectando a los productores colimenses y dificultando su acceso a mercados especializado.

La falta de reconocimiento legal para la sal artesanal no solo representa un problema económico para los

productores, sino que también impide que los consumidores tengan acceso a una opción más natural y rica en minerales esenciales.

Beneficios para la salud

A diferencia de la sal refinada, la sal artesanal de Colima conserva minerales como magnesio, calcio y potasio, esenciales para el organismo humano. Además, debido a su proceso de producción natural, no requiere la adición de yodo ni flúor, evitando el consumo de químicos artificiales.

Los análisis físico-químicos realizados en la sal de Colima han demostrado que su composición es diferente a la de la sal industrial, con un menor contenido de sodio y una mejor absorción de minerales. Esto la convierte en una alternativa más saludable, especialmente en un contexto donde enfermedades como la hipertensión y problemas cardiovasculares están en aumento.

Beneficios económicos y culturales

La producción de sal artesanal en Colima no solo es una actividad económica clave, generando más de 600 empleos directos y produciendo aproximadamente 40 mil toneladas de sal por ciclo, sino que también forma parte del patrimonio cultural del estado. Su método de producción, transmitido de generación en generación, debe ser preservado y promovido como un elemento distintivo de la identidad colimense.

Beneficios ambientales y de sostenibilidad

El proceso de producción de la sal artesanal es completamente natural, basado en la evaporación solar y la sedimentación, sin la necesidad de aditivos ni químicos. Esto lo convierte en una alternativa ecológicamente sustentable frente a los procesos industriales que generan mayor impacto ambiental.

Propuesta de reforma

Se propone una adición a la Ley General de Salud en la que se reconozca a la “sal artesanal” como un producto diferenciado de la sal industrial y se establezcan lineamientos específicos para su producción, comercialización y etiquetado. Esta reforma permitiría:

1. Crear un marco normativo adecuado que proteja la producción artesanal de la sal y la diferencie de la sal industrial.
2. Facilitar su comercialización tanto a nivel nacional como internacional, abriendo nuevos mercados y generando mayores ingresos para los productores.
3. Garantizar a los consumidores el acceso a una sal más saludable, natural y sin aditivos artificiales.
4. Preservar una tradición cultural y productiva que ha sido parte fundamental de la identidad de Colima durante siglos.

El reconocimiento de la sal artesanal dentro de la Ley General de Salud es un paso fundamental para garantizar su permanencia y desarrollo. Es necesario actualizar el marco normativo para permitir su correcta regulación y diferenciación, brindando así seguridad jurídica a los productores, opciones más saludables a los consumidores y protegiendo una de las tradiciones más emblemáticas del estado de Colima.

Planteamiento del Problema

Por principio, la falta de reconocimiento legal pone en riesgo su producción y comercialización. La sal artesanal enfrenta barreras regulatorias debido a que la legislación sanitaria vigente no contempla sus particularidades. Actualmente, la Ley General de Salud solo regula la sal industrial, lo que impide que la sal artesanal acceda a certificaciones oficiales, dificultando su posicionamiento en mercados especializados y su exportación.

1. Regulación inadecuada: La sal artesanal no cumple con los parámetros impuestos por la NOM-040-SSA1-1993, lo que ocasiona conflictos con COFEPRIS.
2. Falta de certificación oficial: Sin reconocimiento en la legislación sanitaria, los productores no pueden etiquetar ni vender su sal con certificaciones de calidad.
3. Dificultades en comercialización: La falta de reconocimiento normativo limita el acceso a mercados más competitivos y a canales de exportación.

4. Riesgo para los productores locales: Los pequeños productores enfrentan obstáculos para distribuir su producto legalmente, poniendo en peligro una actividad de gran valor para Colima.

El reconocimiento de la sal artesanal en la legislación sanitaria tendría múltiples beneficios para Colima:

- Protección del patrimonio cultural: La producción de sal es una tradición histórica en la región.
- Crecimiento económico: Permitiría a los productores acceder a mercados más amplios y obtener mejores precios.
- Sostenibilidad ambiental: La producción de sal artesanal es ecológica y su promoción impulsaría prácticas de bajo impacto ambiental.
- Salud pública: Al ser un producto libre de aditivos industriales, su consumo es más saludable.

La falta de reconocimiento normativo de la sal artesanal afecta su producción, comercialización y posicionamiento en mercados nacionales e internacionales. Es urgente modificar la Ley General de Salud para crear un marco regulatorio que proteja, fomente y certifique que la producción artesanal de sal, garantizando su desarrollo sostenible en el estado de Colima.

La propuesta legislativa

Para mayor claridad se expone el siguiente cuadro comparativo:

Ley General de Salud

TEXTO ACTUAL	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE	DEBE DECIR
Artículo 3. ...	Artículo 3. ...
I. A XXI. ...	I. A XXII. ...
XXII. El control sanitario de productos y servicios y de su importación y exportación;	XXII Bis. La regulación diferenciada de productos de origen natural, entre ellos la sal artesanal, para preservar sus propiedades físicas y químicas sin someterlos a procesos industriales que alteren su composición.
XXIII. El control sanitario del proceso, uso, mantenimiento, importación, exportación y disposición final de equipos médicos, prótesis, órtesis, ayudas funcionales, agentes de diagnóstico, insumos de uso odontológico, materiales quirúrgicos, de curación y productos higiénicos;	XXIII. ... XXIII Bis. La actualización de normas sanitarias aplicables a la producción, comercialización y certificación de la sal artesanal, diferenciándola de la sal industrial procesada.
XXIV. A XXVIII. ...	XXIV. A XXVIII. ...
Artículo 216 Bis. Los aceites y grasas comestibles, así como los alimentos y bebidas no alcohólicas, no podrán contener en su presentación para venta al público aceites parcialmente hidrogenados, conocidos como grasas trans, que hayan sido añadidos durante su proceso de elaboración industrial.	Artículo 216 Bis.
Los alimentos, bebidas no alcohólicas, aceites y grasas no podrán exceder dos partes de ácidos grasos trans de producción industrial por cada cien partes del total de ácidos grasos.	
La Secretaría de Salud establecerá las bases de regulación para los ácidos grasos trans de producción industrial en los términos de este precepto.	
Sin correlativo	Se reconoce la sal artesanal como un producto de origen natural obtenido mediante métodos tradicionales sin refinamiento químico ni adición de sustancias artificiales. La Secretaría de Salud, en coordinación con instancias estatales y sectoriales, establecerá las normas de regulación, control y certificación de este producto, garantizando su calidad y preservación de sus propiedades minerales esenciales.
Sin correlativo	Las normas sanitarias aplicables a la sal deberán diferenciar entre sal industrial y sal artesanal, reconociendo sus distintos procesos de producción y características químico-nutricionales. La sal artesanal quedará exenta de requerimientos diseñados exclusivamente para la sal refinada, asegurando su comercialización sin restricciones indebidas.

Por todo lo expuesto, se somete a consideración del Honorable Congreso de la Unión esta iniciativa con el propósito de hacer justicia a una actividad ancestral que aporta beneficios nutricionales, económicos y ambientales, consolidando a la sal artesanal como un producto digno de reconocimiento y protección legal.

Por todo lo antes fundado me permito proponer el siguiente

Decreto

Artículo Único. - Se adicionan las fracciones XXII Bis., XXIII Bis., del artículo 3o. y párrafos cuarto y quinto del artículo 216 Bis. de la Ley General de Salud, para quedar como sigue:

Artículo 3. ...

I. a XXII. ...

XXII Bis. La regulación diferenciada de productos de origen natural, entre ellos la sal artesanal, para preservar sus propiedades físicas y químicas sin someterlos a procesos industriales que alteren su composición.

XXIII. ...

XXIII Bis. La actualización de normas sanitarias aplicables a la producción, comercialización y certificación de la sal artesanal, diferenciándola de la sal industrial procesada.

XXIV. a XXVIII. ...

Artículo 216 Bis. ...

...

...

Se reconoce la sal artesanal como un producto de origen natural obtenido mediante métodos tradicionales sin refinamiento químico ni adición de sustancias artificiales. La Secretaría de Salud, en coordinación con instancias estatales y sectoriales, establecerá las normas de regulación, control y certificación de este producto, garantizando su calidad y preservación de sus propiedades minerales esenciales.

Las normas sanitarias aplicables a la sal deberán diferenciar entre sal industrial y sal artesanal, reconociendo sus distintos procesos de producción y características químico-nutricionales. La sal artesanal quedará exenta de requerimientos diseñados exclusivamente para la sal refinada, asegurando su comercialización sin restricciones indebidas.

Artículo Transitorio

Primero.- La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo.- El Ejecutivo federal, conforme a lo establecido en el artículo 195 de la Ley General de Salud, expedirá la Norma Oficial Mexicana referente a la sal artesanal con especificaciones mínimas de calidad agroalimentaria a los 180 días de la publicación del presente decreto.

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 1 de septiembre de 2026

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE REFORMA EL ARTÍCULO 2o. DE LA LEY DEL SERVICIO POSTAL MEXICANO, EN MATERIA DE ARMONIZACIÓN NORMATIVA Y ACTUALIZACIÓN INSTITUCIONAL, PARA CAMBIAR LA REFERENCIA DE SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, POR SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito diputado federal Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71 fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6 numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados; presenta a consideración de esta soberanía la presente iniciativa de **Armonización Normativa y Actualización Institucional al artículo 2o. de la Ley del Servicio Postal Mexicano**, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La armonización normativa representa una obligación permanente del Poder Legislativo para garantizar que las leyes mexicanas mantengan congruencia con la realidad institucional y administrativa vigente del país.

La actualización de los ordenamientos jurídicos no debe entenderse únicamente como un ejercicio técnico, sino como una acción necesaria para fortalecer la certeza jurídica, evitar ambigüedades y consolidar un sistema legal moderno, claro y funcional.

En los últimos años, México ha experimentado importantes transformaciones dentro de la Administración Pública Federal derivadas de reformas legales y administrativas que han modificado denominaciones, atribuciones y estructuras institucionales.

Dichos cambios obligan a revisar y actualizar permanentemente las leyes secundarias para garantizar coherencia normativa y precisión jurídica en todos los ordenamientos federales.

Sin embargo, aún existen diversas disposiciones legales que conservan referencias institucionales desactualizadas, particularmente respecto de dependencias federales cuya denominación ha sido modificada conforme a reformas publicadas en el Diario Oficial de la Federación.

La permanencia de estos conceptos genera inconsistencias normativas que afectan la técnica legislativa y pueden provocar interpretaciones ambiguas respecto de las autoridades competentes señaladas en la ley.

La Ley del Servicio Postal Mexicano constituye un instrumento jurídico fundamental para regular la prestación y funcionamiento del servicio postal en nuestro país. No obstante, el artículo 2o. de dicho ordenamiento mantiene referencias que requieren actualización institucional para armonizar su contenido con la estructura vigente de la Administración Pública Federal.

La presente iniciativa propone sustituir la denominación anterior de la dependencia federal competente por la actualmente reconocida como Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, con el propósito de fortalecer la congruencia jurídica del ordena-

miento y adecuarlo a la realidad administrativa vigente.

La armonización normativa constituye una práctica indispensable dentro de los parlamentos democráticos modernos. Las leyes deben reflejar con precisión las instituciones existentes y utilizar terminología acorde con las reformas aprobadas por el propio Congreso de la Unión. Mantener referencias obsoletas dentro de los ordenamientos legales debilita la claridad normativa y afecta la uniformidad del sistema jurídico mexicano.

Asimismo, la actualización institucional de las leyes contribuye a fortalecer los principios de seguridad jurídica y legalidad previstos en nuestra Constitución. La ciudadanía, las autoridades y los operadores jurídicos requieren normas claras, precisas y coherentes que permitan identificar correctamente las atribuciones y competencias de cada dependencia pública.

La presente propuesta no implica modificaciones sustantivas al objeto de la Ley del Servicio Postal Mexicano, ni genera nuevas obligaciones administrativas o presupuestales. Se trata de una reforma de actualización técnica y armonización legislativa orientada exclusivamente a mantener la coherencia institucional del marco jurídico federal.

Actualizar las leyes también representa una muestra de responsabilidad legislativa. Un sistema jurídico moderno exige revisión constante y adecuaciones permanentes que permitan mantener vigentes y funcionales los ordenamientos que regulan la vida pública nacional.

Desde esta soberanía tenemos la obligación de consolidar leyes claras, accesibles y acordes con la evolución institucional del Estado mexicano. La armonización normativa fortalece la calidad técnica de la legislación, mejora la certeza jurídica y contribuye a un marco legal más ordenado y eficiente.

Planteamiento del problema

Actualmente, diversos ordenamientos jurídicos federales contienen referencias institucionales y denominaciones administrativas que no han sido actualizadas conforme a las reformas aprobadas en materia de organización y funcionamiento de la Administración Pública Federal. Esta situación genera inconsistencias

dentro del sistema jurídico mexicano y afecta la armonización normativa que debe existir entre las leyes vigentes y la estructura institucional actual del Estado mexicano.

La permanencia de referencias desactualizadas dentro de las leyes federales provoca falta de congruencia legislativa, debilita la técnica jurídica y puede generar interpretaciones ambiguas respecto de las facultades y competencias de las dependencias señaladas en los ordenamientos legales.

Aunque dichas inconsistencias puedan parecer únicamente formales, lo cierto es que afectan la claridad y precisión que debe caracterizar a toda disposición normativa.

La Ley del Servicio Postal Mexicano no es ajena a esta problemática. El artículo 2o. del citado ordenamiento conserva una denominación institucional que ya no corresponde plenamente a la estructura vigente de la Administración Pública Federal, derivado de las reformas administrativas publicadas en el Diario Oficial de la Federación mediante las cuales se actualizó el nombre de la dependencia federal competente en materia de infraestructura, comunicaciones y transportes.

Como legislador, resulta indispensable la actualización de las leyes constituye una responsabilidad permanente del Poder Legislativo para garantizar certeza jurídica y evitar ambigüedades normativas. Las leyes deben reflejar de manera precisa la realidad institucional del país y mantener congruencia con las reformas aprobadas por el propio Congreso de la Unión.

La falta de armonización normativa genera dispersión legislativa y dificulta la correcta interpretación de los ordenamientos jurídicos, particularmente cuando existen diferencias entre las denominaciones vigentes de las dependencias federales y aquellas que continúan señalándose en diversas leyes secundarias.

Asimismo, un marco jurídico moderno requiere uniformidad terminológica y precisión institucional. Mantener referencias obsoletas dentro de las disposiciones legales debilita la calidad técnica de la legislación y puede generar incertidumbre administrativa respecto de la autoridad competente para la aplicación de determinadas disposiciones.

La evolución institucional del Estado mexicano exige que el Poder Legislativo realice revisiones permanentes a las leyes federales para adecuarlas a las transformaciones administrativas y legales que vive el país. La armonización normativa no debe considerarse un ejercicio menor, sino una herramienta indispensable para fortalecer el Estado de Derecho y consolidar un sistema jurídico coherente y funcional.

En ese sentido, resulta necesario actualizar el artículo 2o. de la Ley del Servicio Postal Mexicano para armonizar su contenido con la denominación vigente de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, fortaleciendo así la congruencia normativa y la claridad institucional del ordenamiento.

La presente iniciativa atiende una problemática de técnica legislativa y actualización institucional, mediante una reforma que no implica cargas presupuestales adicionales ni modificaciones sustantivas al objeto de la ley, pero que sí contribuye a consolidar un marco jurídico más preciso, moderno y acorde con la realidad administrativa actual del Estado mexicano.

La propuesta legislativa

Para mayor claridad de lo expuesto me permito presentar un cuadro comparativo:

Ley del Servicio Postal Mexicano

TEXTO ACTUAL	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE	DEBE DECIR
ARTÍCULO 2o. ...	ARTÍCULO 2o. ...
LA SECRETARÍA.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.	LA SECRETARÍA.- Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.
...	...
...	...
...	...
...	...

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado me permito proponer el siguiente

Decreto

Artículo Único.— Por el que se reforma el segundo párrafo del Artículo 2o. de la Ley del Servicio Postal Mexicano, para quedar como sigue:

Artículo 2o. ...

La Secretaría.- Secretaría de **Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.**

...

...

...

...

Artículo Transitorio

Único. - La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 1 de septiembre de 2026

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE REFORMA EL ARTÍCULO 2O. DE LA LEY DEL SERVICIO POSTAL MEXICANO, PARA ESPECIFICAR QUE EL SERVICIO POSTAL MEXICANO TAMBIÉN ES CONOCIDO COMERCIAL E INSTITUCIONALMENTE COMO CORREOS DE MÉXICO, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito diputado federal Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71 fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6 numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Dipu-

tados; presenta a consideración de esta soberanía la presente iniciativa de **Armonización Normativa y Actualización Institucional al artículo 2o. de la Ley del Servicio Postal Mexicano**, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La armonización normativa representa una obligación permanente del Poder Legislativo para garantizar que las leyes mexicanas mantengan congruencia con la realidad institucional y administrativa vigente del país.

La actualización de los ordenamientos jurídicos no debe entenderse únicamente como un ejercicio técnico, sino como una acción necesaria para fortalecer la certeza jurídica, evitar ambigüedades y consolidar un sistema legal moderno, claro y funcional.

En los últimos años, México ha experimentado importantes transformaciones dentro de la Administración Pública Federal derivadas de reformas legales y administrativas que han modificado denominaciones, atribuciones y estructuras institucionales.

Dichos cambios obligan a revisar y actualizar permanentemente las leyes secundarias para garantizar coherencia normativa y precisión jurídica en todos los ordenamientos federales.

Sin embargo, aún existen diversas disposiciones legales que conservan referencias institucionales desactualizadas, particularmente respecto de dependencias federales cuya denominación ha sido modificada conforme a reformas publicadas en el Diario Oficial de la Federación.

La permanencia de estos conceptos genera inconsistencias normativas que afectan la técnica legislativa y pueden provocar interpretaciones ambiguas respecto de las autoridades competentes señaladas en la ley.

La Ley del Servicio Postal Mexicano constituye un instrumento jurídico fundamental para regular la prestación y funcionamiento del servicio postal en nuestro país. No obstante, el artículo 2o. de dicho ordenamiento mantiene referencias que requieren actualización institucional para armonizar su contenido con la estructura vigente de la Administración Pública Federal.

La armonización normativa constituye una práctica indispensable dentro de los parlamentos democráticos modernos. Las leyes deben reflejar con precisión las instituciones existentes y utilizar terminología acorde con las reformas aprobadas por el propio Congreso de la Unión. Mantener referencias obsoletas dentro de los ordenamientos legales debilita la claridad normativa y afecta la uniformidad del sistema jurídico mexicano.

Asimismo, la actualización institucional de las leyes contribuye a fortalecer los principios de seguridad jurídica y legalidad previstos en nuestra Constitución. La ciudadanía, las autoridades y los operadores jurídicos requieren normas claras, precisas y coherentes que permitan identificar correctamente las atribuciones y competencias de cada dependencia pública.

Actualizar las leyes también representa una muestra de responsabilidad legislativa. Un sistema jurídico moderno exige revisión constante y adecuaciones permanentes que permitan mantener vigentes y funcionales los ordenamientos que regulan la vida pública nacional.

Desde esta soberanía tenemos la obligación de consolidar leyes claras, accesibles y acordes con la evolución institucional del Estado mexicano. La armonización normativa fortalece la calidad técnica de la legislación, mejora la certeza jurídica y contribuye a un marco legal más ordenado y eficiente.

Planteamiento del problema

Actualmente, diversos ordenamientos jurídicos federales contienen referencias institucionales y denominaciones administrativas que no han sido actualizadas conforme a las reformas aprobadas en materia de organización y funcionamiento de la Administración Pública Federal.

Esta situación genera inconsistencias dentro del sistema jurídico mexicano y afecta la armonización normativa que debe existir entre las leyes vigentes y la estructura institucional actual del Estado mexicano.

La permanencia de referencias desactualizadas dentro de las leyes federales provoca falta de congruencia legislativa, debilita la técnica jurídica y puede generar interpretaciones ambiguas respecto de las facultades y competencias de las dependencias señaladas en los ordenamientos legales.

Aunque dichas inconsistencias puedan parecer únicamente formales, lo cierto es que afectan la claridad y precisión que debe caracterizar a toda disposición normativa.

La Ley del Servicio Postal Mexicano no es ajena a esta problemática. El artículo 2o. del citado ordenamiento conserva una denominación institucional que ya no corresponde plenamente a la estructura vigente de la Administración Pública Federal, derivado de las reformas administrativas publicadas en el Diario Oficial de la Federación mediante las cuales se actualizó el nombre de la dependencia federal competente en materia de infraestructura, comunicaciones y transportes.

Como legislador, resulta indispensable la actualización de las leyes constituye una responsabilidad permanente del Poder Legislativo para garantizar certeza jurídica y evitar ambigüedades normativas. Las leyes deben reflejar de manera precisa la realidad institucional del país y mantener congruencia con las reformas aprobadas por el propio Congreso de la Unión.

La falta de armonización normativa genera dispersión legislativa y dificulta la correcta interpretación de los ordenamientos jurídicos, particularmente cuando existen diferencias entre las denominaciones vigentes de las dependencias federales y aquellas que continúan señalándose en diversas leyes secundarias.

Asimismo, un marco jurídico moderno requiere uniformidad terminológica y precisión institucional. Mantener referencias obsoletas dentro de las disposiciones legales debilita la calidad técnica de la legislación y puede generar incertidumbre administrativa respecto de la autoridad competente para la aplicación de determinadas disposiciones.

La evolución institucional del Estado mexicano exige que el Poder Legislativo realice revisiones permanentes a las leyes federales para adecuarlas a las transformaciones administrativas y legales que vive el país. La armonización normativa no debe considerarse un ejercicio menor, sino una herramienta indispensable para fortalecer el Estado de Derecho y consolidar un sistema jurídico coherente y funcional.

La presente iniciativa atiende una problemática de técnica legislativa y actualización institucional, mediante una reforma que no implica cargas presupuestales adicionales ni modificaciones sustantivas al objeto de la

ley, pero que sí contribuye a consolidar un marco jurídico más preciso, moderno y acorde con la realidad administrativa actual del Estado mexicano.

La propuesta legislativa

Para mayor claridad de lo expuesto me permito presentar un cuadro comparativo:

Ley del Servicio Postal Mexicano

TEXTO ACTUAL	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE	DEBE DECIR
ARTÍCULO 2o. ...	ARTÍCULO 2o. ...
...	...
...	...
...	...
...	...
ORGANISMO.- El Organismo Descentralizado denominado Servicio Postal Mexicano.	ORGANISMO.- El Organismo Descentralizado denominado Servicio Postal Mexicano, conocido comercial e institucionalmente como Correos de México.

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado me permito proponer el siguiente

Decreto

Artículo Único.— Por el que se reforma el párrafo sexto del Artículo 2o. de la Ley del Servicio Postal Mexicano, para quedar como sigue:

Artículo 2o. ...

...

...

...

...

Organismo.- El Organismo Descentralizado denominado Servicio Postal Mexicano, conocido comercial e institucionalmente como Correos de México.

Artículo Transitorio

Único. - La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 1 de septiembre de 2026

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE REFORMA LA FRACCIÓN VI DEL ARTÍCULO 282 DE LA LEY FEDERAL DE DERECHOS, EN MATERIA DE USO, APROVECHAMIENTO Y DESCARGA DE AGUAS NACIONALES PARA LA ACUACULTURA Y LA CAMARONICULTURA, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito diputado federal Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71 fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6 numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados; presenta a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma la fracción VI. del artículo 282 de la Ley Federal de Derechos, en materia de uso, aprovechamiento y descarga de aguas nacionales para la Acuacultura y la Camaronicultura, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La Ley Federal de Derechos constituye el instrumento mediante el cual el Estado establece las contribuciones que deben cubrir las personas físicas y morales por el uso, aprovechamiento o explotación de bienes del dominio público de la nación, así como por la prestación de servicios públicos.

Su finalidad no sólo consiste en generar ingresos públicos, sino también en establecer un esquema contributivo que respete los principios constitucionales de proporcionalidad, equidad y razonabilidad, evitando que las cargas económicas impuestas por el Estado se

conviertan en un obstáculo para el desarrollo de actividades productivas estratégicas.

En materia de descargas de aguas residuales, la Ley Federal de Derechos establece un sistema de cobro uniforme para quienes utilizan cuerpos receptores propiedad de la nación, sin distinguir suficientemente entre actividades industriales y actividades primarias dedicadas a la producción de alimentos. Bajo este esquema, la acuacultura queda sujeta a un régimen diseñado para procesos productivos con características sustancialmente distintas a las de la producción acuícola, lo que provoca que las contribuciones y obligaciones económicas resulten desproporcionadas respecto de la naturaleza de la actividad.

La actividad acuícola depende del uso permanente del agua como elemento esencial del proceso biológico de cultivo. A diferencia de otros procesos industriales, el agua no constituye un insumo que sea transformado mediante reacciones químicas o procesos manufactureros, sino el medio indispensable para el desarrollo de organismos vivos destinados al consumo humano. No obstante, el sistema vigente calcula los derechos sin incorporar criterios que permitan diferenciar esta realidad productiva, generando cargas fiscales que, en numerosos casos, resultan superiores a la rentabilidad de las unidades de producción.

Los propios productores han documentado casos en los que el monto potencial por concepto de derechos derivados de las descargas supera ampliamente el valor económico de la producción obtenida.

Aun cuando los productores cumplen con los límites máximos permisibles establecidos por las Normas Oficiales Mexicanas, la legislación les impone además costos permanentes derivados de análisis de laboratorio, mediciones volumétricas y procedimientos técnicos para acreditar la procedencia de las exenciones previstas en la propia ley.

La Ley Federal de Derechos ya reconoce que existen actividades cuya naturaleza amerita un tratamiento diferenciado mediante exenciones específicas. El propio artículo 282 contempla diversos supuestos en los que no existe obligación de pagar el derecho federal por descargas, atendiendo a las características de la actividad o del sujeto obligado.

La presente iniciativa sigue esa misma lógica legislativa al proponer que las descargas provenientes de procesos acuícolas reciban un tratamiento equivalente al previsto para el riego agrícola, cuando no impliquen la utilización de sustancias peligrosas y cumplan con las normas ambientales correspondientes.

La propuesta debe incorporar el reconocimiento expreso del uso en actividades de acuacultura dentro de las definiciones contenidas en de la Ley Federal de Derechos, mismas que en el año 2016 son consideradas de la Ley de Aguas Nacionales, por lo que es indispensable una reforma al actual artículo 3o fracción LVII. de ese ordenamiento para que se actualice en función de dotar de certeza jurídica tanto a los contribuyentes como a la autoridad administrativa, al establecer un concepto legal específico para una actividad que actualmente carece de un tratamiento suficientemente diferenciado dentro del régimen tributario aplicable a las descargas de aguas residuales.

Desde una perspectiva económica, mantener el régimen vigente genera incentivos contrarios al interés público. Los recursos que las unidades de producción destinan al pago de derechos, análisis, estudios técnicos y procedimientos administrativos dejan de invertirse en infraestructura hidráulica, innovación tecnológica, bioseguridad, generación de empleos y ampliación de la capacidad productiva. En consecuencia, el sistema tributario deja de cumplir una función racionalizadora y termina afectando la competitividad de un sector estratégico para la producción nacional de alimentos.

La Comisión Nacional de Acuacultura y Pesca (Cona-pesca) informó que durante 2024 la producción acuícola nacional alcanzó 273 mil 941 toneladas con un valor superior a 18 mil 275 millones de pesos, lo que confirma la relevancia económica del sector para el desarrollo nacional. Un régimen fiscal que permita su crecimiento no representa una renuncia recaudatoria, sino una inversión en una actividad capaz de generar empleo, fortalecer las economías regionales e incrementar la producción nacional de alimentos.

Asimismo, la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) ha señalado en *The State of World Fisheries and Aquaculture* 2026 que la acuacultura representa actualmente más de la mitad de la producción mundial de animales

acuáticos destinados al consumo humano, consolidándose como el sector alimentario de mayor crecimiento a nivel internacional. En este contexto, resulta indispensable que el marco tributario mexicano favorezca la competitividad del sector y elimine cargas que coloquen a los productores nacionales en condiciones de desventaja frente a otros mercados.

La importancia económica de la acuicultura mexicana exige un régimen fiscal acorde con su crecimiento. De acuerdo con la Comisión Nacional de Acuicultura y Pesca (Conapesca), durante 2024 la producción acuícola nacional alcanzó 273 mil 941 toneladas, con un valor económico superior a 18 mil 275 millones de pesos, lo que representa cerca del 49 % del valor económico total generado por la producción pesquera y acuícola del país. Estas cifras demuestran que la acuicultura dejó de ser una actividad complementaria para convertirse en un sector estratégico cuya viabilidad depende de un marco tributario que incentive la inversión y no imponga cargas desproporcionadas.

La propia CONAPESCA informa que el volumen total de producción pesquera y acuícola de México ascendió a 2 millones 33 mil 654 toneladas al cierre de 2024, de las cuales la acuicultura aportó aproximadamente el 13.5 % del volumen nacional, pero casi la mitad del valor económico del sector, lo que refleja que se trata de una actividad con alto valor agregado y elevada productividad. En consecuencia, cualquier política fiscal que reduzca su competitividad tiene un impacto directo sobre el desarrollo económico regional.

El camarón constituye el principal producto de la acuicultura mexicana. Conforme a los registros del Sistema de Información de Pesca y Acuicultura (Sipesca), difundidos por CONAPESCA, el camarón representa la especie de mayor importancia económica dentro del cultivo acuícola nacional, situación que convierte a la camaronicultura en una actividad prioritaria para miles de productores establecidos principalmente en Sonora, Sinaloa, Nayarit y Colima.

La relevancia internacional del sector también resulta evidente. La CONAPESCA, con base en información de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), informó que México ocupa el segundo lugar en América Latina y el séptimo lugar mundial en producción pesquera y acuícola de camarón. Estos resultados colocan al país entre los

principales productores internacionales, por lo que mantener cargas fiscales desproporcionadas representa una desventaja competitiva frente a otros mercados que promueven el desarrollo de esta actividad.

La FAO, en la edición 2024 del informe El Estado Mundial de la Pesca y la Acuicultura (SOFIA), señaló que por primera vez en la historia la producción mundial proveniente de la acuicultura superó a la pesca de captura destinada al consumo humano. Este cambio confirma que la producción acuícola constituye uno de los pilares de la seguridad alimentaria mundial y que los países con mejores condiciones regulatorias serán quienes aprovechen con mayor éxito el crecimiento sostenido de la demanda internacional.

El mismo informe de la FAO destaca que la producción mundial de animales acuáticos alcanzó un máximo histórico cercano a 185 millones de toneladas durante 2022, de las cuales alrededor de 94 millones de toneladas provinieron de la acuicultura. Este crecimiento refleja una transformación estructural del sistema alimentario mundial que obliga a revisar los marcos fiscales nacionales para evitar que se conviertan en factores que limiten el desarrollo productivo.

La evolución del sector exige que el régimen de derechos responda a criterios de eficiencia económica. Cuando los costos asociados al cumplimiento fiscal y administrativo consumen una parte significativa del ingreso generado por la producción, disminuye la capacidad de reinversión en infraestructura, innovación tecnológica, bioseguridad y mejora genética. Ello repercute directamente en la productividad nacional y limita el crecimiento de un sector que, según CONAPESCA, continúa mostrando una tendencia positiva año con año.

En el caso específico de la camaronicultura, la problemática se agrava debido a que los sistemas de producción requieren recambios periódicos de agua para mantener condiciones sanitarias adecuadas durante el ciclo de cultivo.

La legislación vigente reconoce diversos supuestos de exención del pago de derechos cuando determinadas actividades cumplen con condiciones específicas o presentan un impacto ambiental diferenciado. En este sentido, la propuesta de incorporar expresamente las descargas provenientes de actividades acuícolas den-

tro de dichos supuestos responde a la misma lógica jurídica utilizada para otros sectores productivos, privilegiando un tratamiento fiscal basado en la naturaleza de la actividad y no únicamente en el volumen descargado.

La información estadística de CONAPESCA también evidencia la importancia regional de la acuacultura. Durante 2024, Sonora registró una producción superior a 96 mil toneladas, Sinaloa más de 91 mil toneladas, mientras que Colima produjo más de 6 mil toneladas de productos acuícolas. Estas cifras muestran que la actividad constituye un motor económico para diversas entidades federativas y que cualquier reforma tributaria favorable tendrá efectos directos sobre el empleo, la inversión y el desarrollo regional.

La permanencia de un régimen tributario desproporcionado también reduce la capacidad de los productores para incorporar nuevas tecnologías de producción sustentable. Sistemas de recirculación de agua, aireación eficiente, automatización de alimentación y monitoreo de calidad del agua requieren inversiones constantes que difícilmente pueden realizarse cuando una parte importante de los recursos debe destinarse al cumplimiento de obligaciones fiscales y administrativas.

La experiencia internacional demuestra que el fortalecimiento de la acuacultura depende de un equilibrio entre regulación ambiental y competitividad económica. La FAO sostiene que la expansión de la acuicultura debe realizarse bajo criterios de sostenibilidad, pero también mediante políticas públicas que incentiven la inversión, la innovación y el crecimiento responsable del sector. Un régimen de derechos que distinga las características propias de la producción acuícola contribuye precisamente a ese equilibrio.

La reforma propuesta tampoco implica una disminución de las obligaciones ambientales. Los productores continuarán sujetos al cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas, a los límites máximos permisibles de contaminantes y a las condiciones particulares de descarga establecidas por la Comisión Nacional del Agua. Lo que cambia es el tratamiento tributario aplicable a actividades que, por su naturaleza biológica, requieren un régimen distinto al previsto para procesos industriales.

La presente iniciativa no propone eliminar el pago de derechos ni disminuir la protección ambiental. Su finalidad consiste en adecuar el régimen contributivo a la naturaleza propia de la acuacultura, incorporando criterios de proporcionalidad y equidad tributaria que permitan distinguir entre actividades industriales y actividades primarias dedicadas a la producción de alimentos. Con ello se fortalece el cumplimiento voluntario de las obligaciones fiscales, se otorga certeza jurídica a los productores y se armoniza la Ley Federal de Derechos con los principios constitucionales que rigen el sistema tributario mexicano.

Finalmente, homologar el tratamiento fiscal de la acuacultura con el otorgado al riego agrícola permitirá construir un sistema contributivo más coherente con la realidad del sector primario mexicano. Esta reforma fortalece los principios constitucionales de proporcionalidad y equidad tributaria, promueve la inversión productiva, genera mayor certeza jurídica para los acuicultores y contribuye a consolidar una política pública orientada al crecimiento sostenible de la producción nacional de alimentos, sin menoscabo de la protección del medio ambiente.

Planteamiento del problema

El régimen vigente previsto en el Capítulo XIV de la Ley Federal de Derechos fue diseñado bajo un esquema general aplicable a las descargas de aguas residuales, sin incorporar criterios diferenciados para las actividades acuícolas dedicadas a la producción de alimentos.

Como consecuencia, las personas físicas y morales que desarrollan actividades de acuacultura quedan sujetas al mismo sistema de derechos previsto para actividades industriales, aun cuando la naturaleza de sus procesos productivos, el uso del agua y el impacto de sus descargas sean sustancialmente distintos.

La legislación vigente determina el pago de derechos con base en parámetros que no consideran las características propias de la producción acuícola.

El agua constituye el principal medio biológico para el desarrollo de las especies cultivadas y, por razones sanitarias y productivas, debe renovarse de manera periódica durante los ciclos de cultivo. Esta condición técnica provoca que el volumen de agua descargado

sea considerablemente mayor al de otras actividades primarias, sin que ello implique necesariamente un mayor nivel de contaminación o un riesgo ambiental equivalente.

Esta situación produce un efecto económico desproporcionado para los productores.

El problema no se limita al pago de derechos. Para acceder a los supuestos de exención previstos por la Ley Federal de Derechos, los productores deben acreditar periódicamente el cumplimiento de parámetros de calidad mediante análisis emitidos por laboratorios acreditados, mediciones volumétricas y reportes técnicos especializados. Estas obligaciones generan costos adicionales que, de acuerdo con el documento elaborado por los acuacultores de Colima, pueden superar los 20 mil pesos por descarga cada trimestre y alcanzar más de 80 mil pesos anuales por cada punto de descarga, independientemente del tamaño de la unidad de producción.

La carga administrativa también incrementa los costos de cumplimiento tributario. El artículo 282 de la Ley Federal de Derechos exige que los contribuyentes midan el volumen descargado en cada punto de descarga y acompañen sus declaraciones con reportes expedidos por laboratorios acreditados y aprobados por la Comisión Nacional del Agua. Cuando no se distinguen los volúmenes exentos de aquellos sujetos al pago del derecho, la propia ley establece que el cobro se realizará sobre la totalidad del volumen descargado.

Esta regulación produce una afectación especialmente severa para las pequeñas y medianas unidades acuícolas. Los costos asociados a la contratación de laboratorios, instalación de equipos de medición, elaboración de estudios técnicos y cumplimiento de obligaciones fiscales no disminuyen proporcionalmente conforme al tamaño de la granja, por lo que representan una carga significativamente mayor para quienes cuentan con menor capacidad económica.

La problemática adquiere una dimensión nacional si se considera la importancia económica del sector. La Comisión Nacional de Acuacultura y Pesca (Conapesca) informó que durante 2024 la producción acuícola nacional alcanzó 273 mil 941 toneladas, con un valor superior a 18 mil 275 millones de pesos, cifras que reflejan la relevancia de esta actividad para el desarrollo

económico, el empleo y la producción nacional de alimentos. Sin embargo, el régimen tributario vigente continúa imponiendo cargas que limitan la capacidad de reinversión y crecimiento de los productores.

La situación resulta particularmente preocupante para la camaronicultura, actividad que constituye uno de los principales motores económicos de la acuacultura nacional. Debido a las características biológicas del cultivo, el recambio periódico del agua es indispensable para mantener condiciones sanitarias adecuadas y preservar la supervivencia de los organismos. No obstante, el sistema actual no distingue entre el volumen de agua utilizado como medio de producción y la carga contaminante efectivamente descargada, lo que genera contribuciones desvinculadas del riesgo ambiental real.

La propia propuesta técnica elaborada por los productores identifica esta omisión normativa al plantear la incorporación de una definición específica para el uso en actividades de acuacultura dentro de la Ley Federal de Derechos, así como la inclusión expresa de las descargas derivadas del cultivo, reproducción, preengorda y engorda de especies acuáticas dentro de los supuestos de exención previstos por el artículo 282.

Otro problema consiste en que el marco tributario vigente no reconoce que la acuacultura forma parte del sector primario. Mientras otras actividades destinadas a la producción de alimentos cuentan con tratamientos diferenciados respecto del aprovechamiento del agua, la acuacultura permanece sujeta a un régimen fiscal concebido para actividades de naturaleza distinta, generando una diferencia de trato que carece de una justificación objetiva vinculada con la finalidad de la contribución.

Los efectos económicos trascienden al productor individual. La incertidumbre generada por obligaciones fiscales difíciles de cumplir, el elevado costo del cumplimiento administrativo y la posibilidad de enfrentar créditos fiscales de gran magnitud desincentivan nuevas inversiones, limitan la modernización tecnológica de las granjas y reducen la competitividad de un sector que enfrenta además riesgos sanitarios, fenómenos hidrometeorológicos y competencia internacional.

La permanencia del esquema actual también limita el potencial de crecimiento de una actividad estratégica

para la seguridad alimentaria. La FAO ha señalado que la acuacultura constituye el sector productor de alimentos de mayor crecimiento en el mundo y que actualmente aporta más de la mitad de los organismos acuáticos destinados al consumo humano. En consecuencia, mantener un régimen tributario que inhibe su desarrollo coloca a México en desventaja frente a otros países que han adoptado políticas fiscales orientadas al fortalecimiento de su producción acuícola.

Por ello, el problema que debe resolver el legislador consiste en adecuar la Ley Federal de Derechos para que el pago de derechos por descargas responda a criterios de proporcionalidad, equidad tributaria y capacidad contributiva, reconociendo las particularidades técnicas de la acuacultura y homologando su tratamiento con el previsto para otras actividades primarias productoras de alimentos. La reforma no pretende eliminar las obligaciones ambientales ni fiscales, sino establecer un régimen contributivo más justo, técnicamente viable y compatible con la importancia estratégica que la acuacultura representa para el desarrollo económico y alimentario de México.

La propuesta legislativa

Para mayor claridad de lo expuesto me permito presentar un cuadro comparativo:

Ley Federal de Derechos

TEXTO ACTUAL	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE	DEBE DECIR
Art. 282. ...	Art. 282. ...
I. A.V. ...	I. A.V. ...
VI. Por las descargas provenientes del riego agrícola.	VI. Por las descargas provenientes del riego agrícola y de uso para acuacultura, que deriven de los procesos para el cultivo, reproducción controlada, preengorda y engorda de especies de la fauna y flora realizadas por medio de técnicas de cría o cultivo, que sean susceptibles de explotación comercial, ornamental o recreativa.
VII. A.VIII. ...	VII. A.VIII. ...

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado me permito proponer el siguiente

Decreto

Artículo Único. – Por el que se reforma la fracción VI. del Artículo 282 de la Ley Federal de Derechos, para quedar como sigue:

Artículo 282. ...

I. a V. ...

VI. Por las descargas provenientes del riego agrícola y de uso para acuacultura, que deriven de los procesos para el cultivo, reproducción controlada, preengorda y engorda de especies de la fauna y flora realizadas por medio de técnicas de cría o cultivo, que sean susceptibles de explotación comercial, ornamental o recreativa.

VII. a VIII. ...

Artículo Transitorio

Único. - La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Notas:

I. Fuentes base de la iniciativa

1. Problemática de Acuacultura Mexicana ante la Ley de Aguas Nacionales y la Ley Federal de Derechos

Autor: Ing. José Antonio Fernández Meneses

Fecha: 15 de diciembre de 2018.

Documento utilizado para sustentar:

Problemática regulatoria del sector.

Costos de cumplimiento.

Pago de derechos.

Casos de multas.

Homologación con la agricultura.

Justificación de la reforma.

(Documento proporcionado por el sector acuícola.)

2. Propuesta sobre Nueva Modificación a la Ley de Aguas Nacionales y Modificación a la Ley Federal de Derechos

Documento utilizado para elaborar el articulado de reforma y las modificaciones propuestas a:

Ley de Aguas Nacionales.

Ley Federal de Derechos.

(Documento proporcionado por el sector acuícola.)

II. Fuentes oficiales del Gobierno de México

Comisión Nacional de Acuacultura y Pesca (Conapesca)

Fuente:

Cierra Agricultura 2024 con resultados positivos en pesca y acuacultura.

Gobierno de México.

Página web:

<https://www.gob.mx/conapesca/prensa/cierra-agricultura-2024-con-resultados-positivos-en-pesca-y-acuacultura-387149>

Información utilizada:

Producción acuícola nacional.

Valor económico del sector.

Crecimiento de la acuacultura.

Comisión Nacional de Acuacultura y Pesca (Conapesca)

Fuente:

CONAPESCA respalda a la gente de mar; son el motor de la alimentación en México.

Gobierno de México.

Página web:

<https://www.gob.mx/conapesca/prensa/conapesca-respalda-a-la-gente-de-mar-son-el-motor-de-la-alimentacion-en-mexico-429236>

Información utilizada:

Personas que viven de la pesca y acuacultura.

Producción nacional.

Importancia económica y social del sector.

III. Organismos Internacionales

Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO)

Fuente:

The State of World Fisheries and Aquaculture 2026 (SOFIA 2026)

Página web:

<https://www.fao.org/publications/sofia/en/>

Información utilizada:

Producción mundial de acuacultura.

Participación de la acuacultura en la producción mundial.

Seguridad alimentaria.

Consumo de proteína proveniente de organismos acuáticos.

Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO)

Nota informativa sobre SOFIA 2026

Página web:

<https://www.fao.org/newsroom/detail/sofia-2026—global-fisheries-and-aquaculture-production-reaches-new-highs/enn>

Información utilizada:

Datos estadísticos actualizados.

Tendencias mundiales de la acuacultura.

IV. Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE)

OECD Fisheries and Aquaculture Statistics

Página web:

<https://data-explorer.oecd.org/>

Información utilizada:

Información comparativa internacional.

Desarrollo del sector acuícola.

Competitividad.

V. Marco jurídico nacional

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Cámara de Diputados

Página web:

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

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

Información utilizada:

Artículo 82.

Régimen de concesiones.

Descargas.

Facultades de CONAGUA.

Ley Federal de Derechos

Cámara de Diputados

Página web:

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

Información utilizada:

Capítulo XIV.

Derechos por descargas.

Artículos 276 al 282 Bis.

VI. Normatividad técnica

NOM-001-SEMARNAT-2021

Límites máximos permisibles de contaminantes en las descargas de aguas residuales en cuerpos receptores propiedad de la Nación.

Diario Oficial de la Federación.

Página web:

<https://www.dof.gob.mx/>

Información utilizada:

Parámetros técnicos.

Límites máximos permisibles.

Regulación de descargas.

(Biblioteca del Congreso de la Unión)

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 1 de septiembre de 2026

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE REFORMA LAS FRACCIONES III Y IV DEL ARTÍCULO 63 DE LA LEY GENERAL DE TURISMO, EN MATERIA DE SUSTENTABILIDAD Y EFICIENCIA ENERGÉTICA EN EL SECTOR TURÍSTICO, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I; 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta a consideración de esta soberanía iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman las fracciones III y IV del artículo 63 de la Ley General de Turismo, en materia de sustentabilidad y eficiencia energética en el sector turístico, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

El turismo constituye una de las actividades estratégicas para el desarrollo económico, social y regional de México. Su importancia trasciende la llegada de visitantes y la prestación de servicios, pues alrededor de esta actividad se articula una amplia cadena productiva integrada por establecimientos de hospedaje, restaurantes, agencias de viaje, transportistas, prestadores de servicios, comerciantes, artesanos y miles de micro, pequeñas y medianas empresas que encuentran en el turismo una fuente permanente de empleo e ingresos.

Mantener y fortalecer la competitividad del sector turístico exige reconocer que las condiciones bajo las cuales operan los destinos y las empresas se encuentran en constante transformación. Actualmente, la calidad de los servicios turísticos no depende exclusivamente de factores tradicionales como infraestructura, ubicación, conectividad o atención al visitante, sino también de la capacidad de los establecimientos para modernizar sus procesos, utilizar de manera más eficiente los recursos y adaptarse a nuevos modelos de desarrollo sustentable.

La Ley General de Turismo reconoce esta realidad al establecer entre sus objetivos que la política, planeación y programación de la actividad turística debe desarrollarse bajo criterios de beneficio social, sustentabilidad, competitividad y desarrollo equilibrado.

Asimismo, dispone que deben existir mecanismos dirigidos a conservar, mejorar y proteger los recursos y atractivos turísticos nacionales, preservando el patrimonio natural y el equilibrio ecológico.

De igual manera, la propia Ley define al turismo sustentable a partir del aprovechamiento óptimo de los recursos naturales, de su conservación, del respeto a las comunidades receptoras y de la generación de actividades económicas viables que produzcan beneficios sociales y económicos.

Este marco jurídico demuestra que la sustentabilidad ya constituye un principio de la política turística nacional. Sin embargo, existe una oportunidad para actualizar la legislación y vincular de manera más directa este principio con uno de los procesos de transformación más relevantes para la competitividad de las empresas: la eficiencia en energética y la incorporación progresiva de tecnologías que permitan aprovechar fuentes renovables de energía.

El funcionamiento cotidiano de buena parte de la infraestructura turística requiere un consumo constante de energía. Los establecimientos de hospedaje, restaurantes, centros recreativos y diversos prestadores de servicios utilizan energía para iluminación, climatización, refrigeración, calentamiento de agua, operación de equipos, mantenimiento de instalaciones y atención cotidiana de turistas y visitantes.

Por ello, promover una utilización más eficiente de la energía representa simultáneamente una medida ambiental y una herramienta de competitividad.

Una empresa turística que logra disminuir el consumo innecesario de energía, modernizar sus instalaciones o incorporar tecnologías que permitan aprovechar fuentes renovables puede reducir costos de operación, incrementar su eficiencia, mejorar sus instalaciones y fortalecer su capacidad para competir.

La sustentabilidad, desde esta perspectiva, no debe concebirse únicamente como una obligación ambiental, sino también como una oportunidad para modernizar al sector turístico mexicano.

La legislación vigente ya reconoce esta relación entre modernización y competitividad. El artículo 63 de la Ley General de Turismo establece que corresponde a

la Secretaría promover la competitividad de la actividad turística y fomentar, entre otros elementos, la modernización de las empresas turísticas y el otorgamiento de incentivos, distintivos, certificados o reconocimientos a los prestadores de servicios.

La presente iniciativa parte precisamente de esta estructura jurídica existente y propone actualizarla para incorporar expresamente dentro del concepto de modernización de las empresas turísticas la utilización de tecnologías de eficiencia energética, energías renovables y soluciones dirigidas a disminuir su impacto ambiental.

No se propone crear una nueva carga administrativa ni establecer una obligación general e inmediata para que todos los prestadores de servicios turísticos sustituyan sus sistemas energéticos.

Por el contrario, se propone utilizar dos de los instrumentos que la propia Ley ya contempla: modernización e incentivos.

La reforma busca establecer condiciones para que la política turística pueda reconocer, promover y estimular a aquellas empresas que voluntariamente desarrollen mejores prácticas ambientales, incorporen tecnologías más eficientes y realicen inversiones dirigidas a disminuir el impacto ambiental de sus actividades.

De esta manera, el Estado puede generar incentivos positivos para la transformación del sector sin imponer cargas desproporcionadas, particularmente a las micro, pequeñas y medianas empresas turísticas que constituyen una parte fundamental de la economía de numerosos destinos.

La utilización de incentivos, distintivos, certificados y reconocimientos constituye una herramienta particularmente adecuada para este propósito.

Estos mecanismos permiten distinguir públicamente a aquellos prestadores que adoptan buenas prácticas y, al mismo tiempo, pueden convertirse en elementos de diferenciación frente a los consumidores.

Actualmente, un establecimiento turístico no solamente compite por precio, ubicación o calidad del servicio. También puede diferenciarse por la forma responsable en que administra sus recursos y disminuye los impactos asociados con su operación.

Incorporar expresamente dentro del artículo 63 la posibilidad de reconocer buenas prácticas en materia de eficiencia energética, aprovechamiento de energías renovables, uso sustentable de recursos y reducción de la huella ambiental permitirá fortalecer esta tendencia desde la política turística nacional.

La reforma propuesta también guarda plena congruencia con otras disposiciones de la propia Ley General de Turismo.

El artículo 4 establece como atribución del Ejecutivo Federal, ejercida a través de la Secretaría de Turismo, coadyuvar en la aplicación de instrumentos de política ambiental y de cambio climático en materia turística.

Por su parte, el artículo 7 dispone que la Secretaría deberá coordinarse con la autoridad ambiental para instrumentar programas y medidas destinadas a preservar los recursos naturales, prevenir la contaminación, promover el turismo de naturaleza y de bajo impacto y procurar el mejoramiento ambiental de las actividades e instalaciones turísticas.

Asimismo, dentro de las obligaciones de los prestadores de servicios turísticos, el artículo 58 establece actualmente el deber de participar en el manejo responsable de los recursos naturales, arqueológicos, históricos y culturales.

Existe, por tanto, una orientación ambiental claramente reconocida por la legislación turística.

No obstante, resulta conveniente avanzar hacia una nueva etapa en la que dichos principios puedan traducirse también en mecanismos concretos de modernización empresarial.

La incorporación de tecnologías energéticamente eficientes puede abarcar desde sistemas de iluminación y climatización de menor consumo hasta tecnologías para optimizar el calentamiento de agua, automatizar determinados procesos, mejorar el aislamiento térmico de los establecimientos o incorporar sistemas de generación de energía mediante fuentes renovables, atendiendo siempre a las características y capacidades de cada empresa.

La propuesta tampoco pretende señalar una tecnología determinada como única alternativa.

La innovación tecnológica evoluciona permanentemente y las condiciones ambientales, económicas y geográficas son distintas en cada región del país. Por esta razón, resulta jurídicamente más conveniente establecer en la Ley principios generales de eficiencia energética y aprovechamiento de energías renovables, permitiendo que los lineamientos, programas e instrumentos correspondientes puedan adaptarse a las distintas realidades del sector.

México cuenta con una enorme diversidad turística. Las condiciones de un establecimiento ubicado en una gran zona urbana son diferentes a las de una pequeña empresa ubicada en una comunidad rural, un destino costero, o una región de naturaleza.

Por ello, la política pública debe favorecer mecanismos flexibles que permitan a cada prestador identificar las alternativas tecnológicas que resulten adecuadas para su actividad y sus posibilidades económicas.

Uno de los elementos centrales de esta iniciativa consiste precisamente en evitar que la transición hacia mejores prácticas ambientales se convierta en una barrera para las pequeñas empresas.

La modernización energética debe ser un mecanismo que fortalezca su competitividad y no una carga que ponga en riesgo su viabilidad.

Por ello, la reforma se inserta dentro de las facultades de promoción e incentivación establecidas en el artículo 63 y no dentro de un régimen sancionador.

Se trata de construir condiciones para acompañar, reconocer e incentivar a quienes decidan avanzar hacia procesos más eficientes.

El turismo sustentable debe ser entendido como una responsabilidad compartida entre autoridades, empresas, prestadores de servicios, visitantes y comunidades.

Los turistas tienen incluso el deber legal de respetar el entorno natural y el patrimonio cultural de los sitios que visitan.

Resulta congruente que, paralelamente, la legislación fomente que quienes prestan servicios turísticos cuenten con instrumentos para modernizar sus operaciones y disminuir progresivamente su impacto ambiental.

La presente iniciativa propone, por ello, reformar las fracciones III y IV del artículo 63 de la Ley General de Turismo.

En la fracción III se propone establecer que la modernización de las empresas turísticas comprenda también la incorporación de tecnologías de eficiencia energética, energías renovables y soluciones destinadas a disminuir su impacto ambiental.

Con esta modificación se reconoce que una empresa turística moderna no solamente es aquella que incorpora herramientas digitales o mejora sus procesos administrativos, sino también aquella que utiliza responsablemente sus recursos y cuenta con infraestructura más eficiente.

Asimismo, se propone reformar la fracción IV para establecer que los incentivos, distintivos, certificados o reconocimientos que promueva la Secretaría puedan considerar a aquellos prestadores de servicios turísticos que acrediten buenas prácticas en materia de eficiencia energética, aprovechamiento de energías renovables, uso sustentable de recursos y reducción de la huella ambiental.

Esta segunda modificación es fundamental porque permite acompañar la transformación del sector mediante incentivos positivos.

Reconocer a las empresas que adopten mejores prácticas puede generar un efecto multiplicador, promoviendo que más prestadores identifiquen beneficios económicos, reputacionales y competitivos derivados de la sustentabilidad.

Además, fortalecer este tipo de prácticas puede contribuir a mejorar la imagen y posicionamiento de los destinos turísticos mexicanos.

Un destino competitivo no solamente debe ofrecer atractivos, infraestructura y servicios de calidad. También debe ser capaz de responder a los desafíos ambientales y aprovechar la innovación para proteger los recursos que constituyen precisamente la base de su actividad turística.

No podemos perder de vista que numerosos destinos mexicanos dependen directamente de su patrimonio natural.

Playas, bosques, selvas, montañas, lagos, áreas rurales y ecosistemas diversos constituyen el principal atractivo de numerosas regiones. Su deterioro no solamente implica una pérdida ambiental; representa también una amenaza directa para las comunidades y empresas cuya economía depende del turismo.

Proteger el medio ambiente es, por tanto, también proteger la economía turística.

La modernización energética constituye una pieza de esa estrategia.

Reducir consumos innecesarios, utilizar tecnologías más eficientes y aprovechar fuentes renovables cuando sea posible ayuda a construir establecimientos mejor preparados para enfrentar los retos económicos y ambientales del futuro.

Con esta reforma se busca que competitividad y sustentabilidad dejen de concebirse como objetivos separados.

La verdadera modernización del sector turístico debe permitir que las empresas sean más eficientes, competitivas y responsables al mismo tiempo.

En este sentido, la iniciativa no pretende detener el crecimiento de la actividad turística, sino contribuir a que crezca mejor.

Que México continúe fortaleciendo su infraestructura turística, atrayendo inversión y generando empleos, pero que lo haga mediante modelos capaces de utilizar con mayor responsabilidad la energía y los recursos naturales.

El desarrollo económico y la protección ambiental no deben plantearse como opciones excluyentes.

La innovación permite conciliarlos. Por ello, incorporar expresamente la eficiencia energética, las energías renovables y la reducción de la huella ambiental dentro de las políticas de competitividad y modernización turística representa una actualización necesaria y congruente con los objetivos ya establecidos en la Ley General de Turismo.

La finalidad última de esta iniciativa es sencilla pero trascendente: que las empresas turísticas mexicanas

puedan ser más modernas y competitivas utilizando mejor sus recursos y reduciendo progresivamente su impacto ambiental.

Modernizar el turismo también significa prepararlo para el futuro.

Y preparar el turismo mexicano para el futuro significa garantizar que la generación de empleo, inversión y desarrollo pueda coexistir con la protección del patrimonio natural que hace de México uno de los destinos más extraordinarios del mundo.

Planteamiento del problema

El turismo mexicano enfrenta el reto de mantenerse competitivo en un contexto en el que la calidad de los servicios ya no depende únicamente de la infraestructura, la ubicación o la atención al visitante, sino también de la capacidad de las empresas para modernizar sus procesos y utilizar de manera más eficiente los recursos que requieren para operar.

Actualmente, la Ley General de Turismo reconoce la sustentabilidad como uno de los principios que deben orientar la política turística nacional y establece que la actividad debe desarrollarse preservando el patrimonio natural y el equilibrio ecológico. Asimismo, dispone que la Secretaría de Turismo debe coadyuvar en la aplicación de instrumentos de política ambiental y de cambio climático.

Sin embargo, este reconocimiento sigue siendo general y no se traduce de manera expresa en mecanismos de modernización empresarial vinculados con la eficiencia energética, el aprovechamiento de energías renovables o la reducción de la huella ambiental de los prestadores de servicios turísticos.

Esta omisión resulta relevante porque una parte importante de la actividad turística depende de instalaciones y servicios que requieren consumos constantes de energía para iluminación, climatización, refrigeración, calentamiento de agua, operación de equipos y mantenimiento de infraestructura.

En consecuencia, la eficiencia energética constituye no sólo una cuestión ambiental, sino también un factor que puede incidir directamente en los costos de operación y en la competitividad de las empresas.

La legislación vigente ya faculta a la Secretaría de Turismo para promover la modernización de las empresas turísticas y para otorgar incentivos, distintivos, certificados o reconocimientos a los prestadores de servicios.

No obstante, el artículo 63 no establece expresamente que dicha modernización pueda comprender tecnologías de eficiencia energética, energías renovables o soluciones destinadas a disminuir el impacto ambiental.

Esto genera una oportunidad normativa desaprovechada. El marco jurídico cuenta con instrumentos para fomentar la competitividad, pero no orienta de manera explícita esos instrumentos hacia una transformación energética y ambiental del sector.

De igual manera, los prestadores de servicios turísticos ya tienen la obligación de participar en el manejo responsable de los recursos naturales, arqueológicos, históricos y culturales; sin embargo, la Ley no articula esa responsabilidad con una política de incentivos que reconozca a quienes adopten mejores prácticas ambientales o incorporen tecnologías que reduzcan sus consumos y su impacto.

La problemática no consiste, por tanto, en la ausencia total de disposiciones ambientales dentro de la Ley General de Turismo, sino en la falta de una conexión clara entre sustentabilidad, modernización y competitividad empresarial.

Mientras la Ley reconoce el turismo sustentable y la protección ambiental como objetivos generales, el artículo encargado específicamente de impulsar la competitividad de las empresas no contempla expresamente la eficiencia energética ni las energías renovables como componentes de esa modernización.

Esta falta de precisión puede limitar la capacidad de la política turística para incentivar voluntariamente mejores prácticas entre hoteles, restaurantes y demás prestadores de servicios, particularmente mediante distintivos, certificaciones o reconocimientos que permitan diferenciar a quienes realizan esfuerzos adicionales en favor de la sustentabilidad.

Además, imponer nuevas obligaciones generales podría representar una carga desproporcionada para micro, pequeñas y medianas empresas turísticas, que

constituyen una parte importante de la actividad económica de los destinos. Por ello, el desafío legislativo consiste en promover la transición hacia modelos más eficientes sin convertirla en una barrera para la operación o permanencia de los negocios.

En consecuencia, se requiere fortalecer el artículo 63 desde una lógica de incentivos y modernización, para que la eficiencia energética y el aprovechamiento de energías renovables puedan incorporarse de manera voluntaria y progresiva como elementos de competitividad.

La reforma busca atender precisamente ese vacío: aprovechar instrumentos que ya existen en la Ley la modernización de empresas y el otorgamiento de incentivos, distintivos, certificados y reconocimientos para orientar parte de la transformación del sector turístico hacia un modelo que reduzca costos, utilice mejor los recursos y disminuya su impacto ambiental.

En síntesis, la problemática radica en que la Ley General de Turismo reconoce la sustentabilidad como principio, pero todavía no la convierte expresamente en una herramienta de modernización y competitividad para las empresas turísticas. Esta reforma pretende cerrar esa brecha sin generar nuevas cargas obligatorias, favoreciendo que la innovación, la eficiencia energética y las energías renovables se conviertan también en ventajas para el desarrollo del turismo mexicano.

La propuesta legislativa

Para mayor claridad de lo expuesto me permito presentar un cuadro comparativo:

Ley General de Turismo

TEXTO ACTUAL	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE	DEBE DECIR
Artículo 63. ...	Artículo 63. ...
I. A II. ...	I. A II. ...
III. La modernización de las empresas turísticas;	III. La modernización de las empresas turísticas, incluyendo la incorporación de tecnologías de eficiencia energética, energías renovables y soluciones destinadas a disminuir su impacto ambiental;
IV. El otorgamiento de incentivos, distintivos, certificados o reconocimientos a los prestadores de servicios turísticos, de acuerdo con los lineamientos que establezca la propia Secretaría;	IV. El otorgamiento de incentivos, distintivos, certificados o reconocimientos a los prestadores de servicios turísticos, incluyendo aquellos que acrediten buenas prácticas en materia de eficiencia energética, aprovechamiento de energías renovables y uso sustentable de recursos, de acuerdo con los lineamientos que establezca la Secretaría.
V. A VI. ...	V. A VI. ...

Por lo anteriormente expuesto y fundado, me permito someter a consideración de esta honorable asamblea la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto

Artículo Único. Por el que se reforman las fracciones III y IV del artículo 63 de la Ley General de Turismo, para quedar como sigue:

Artículo 63. ...

I. a II. ...

III. La modernización de las empresas turísticas, incluyendo la incorporación de tecnologías de eficiencia energética, energías renovables y soluciones destinadas a disminuir su impacto ambiental;

IV. El otorgamiento de incentivos, distintivos, certificados o reconocimientos a los prestadores de servicios turísticos, incluyendo aquellos que acrediten buenas prácticas en materia de eficiencia energética, aprovechamiento de energías renovables y uso sustentable de recursos de acuerdo con los lineamientos que establezca la Secretaría.

V. a VI. ...

Artículo Transitorio

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

Fuentes

- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. “Ley General de Turismo”. Texto vigente, última reforma publicada en el DOF el 14 de noviembre de 2025. Es nuestra fuente jurídica principal, particularmente para los artículos 2, 3, 4, 7, 58 y 63.

Ley General de Turismo – Cámara de Diputados

- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. “Ley de Planeación y Transición Energética”. Nueva Ley publicada en el DOF el 18 de marzo de 2025. Es especialmente útil porque contiene las definiciones legales vigentes de eficiencia energética, energías limpias y energías renovables.

Ley de Planeación y Transición Energética – Cámara de Diputados

- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. “Ley General de Cambio Climático”. Texto vigente. Sirve para sustentar la relación entre mitigación de emisiones, eficiencia energética y desarrollo de energías renovables.

Ley General de Cambio Climático – Cámara de Diputados

- ONU Turismo. “Resoluciones de la ONU sobre el turismo sostenible”. Recopila resoluciones e informes de Naciones Unidas relacionados con la promoción de un turismo sostenible y resiliente, incluido el ecoturismo, la protección ambiental y el desarrollo sostenible.

ONU Turismo – Turismo sostenible

- International Renewable Energy Agency (IRENA). “Renewable Energy Opportunities for Island Tourism”. El estudio analiza la utilización de tecnologías renovables en el sector turístico y señala beneficios potenciales en competitividad, reducción de costos energéticos y disminución de la huella ambiental, incluyendo sistemas solares fotovoltaicos, calentamiento solar y climatización.

IRENA – Renewable Energy Opportunities for Island Tourism

- International Renewable Energy Agency (IRENA) y Organización Mundial del Turismo. “IRENA and UNWTO to Promote Renewable Energy in Islands Tourism Sector”. Documento especialmente pertinente para nuestra reforma porque vincula directamente la inversión de hoteles en eficiencia energética y energías renovables con reducción de costos, sustentabilidad y competitividad turística.

IRENA – Renewable Energy and Tourism

- Naciones Unidas. “Día Mundial del Turismo – Turismo y transformación sostenible”. Plantea la necesidad de impulsar la acción climática mediante la reducción de emisiones del sector turístico, la conservación de la biodiversidad, la protección de ecosistemas y el apoyo a micro, pequeñas y medianas empresas.

Naciones Unidas – Día Mundial del Turismo

- Luyando Cuevas, José Raúl; Jaramillo Escobedo, José Vicente; Zabaloy, María Florencia; Guzowski, Carina. “Linking energy and tourism: energy efficiency in hotels of northeast of Mexico”. Revista Interamericana de Ambiente y Turismo. Investigación específicamente referida a hoteles de México y a la adopción de medidas de eficiencia energética y energías renovables en

establecimientos turísticos. Estudio sobre eficiencia energética en hoteles de México

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 1 de septiembre de 2026.

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE REFORMA LA FRACCIÓN XIX DEL ARTÍCULO 30. DE LA LEY GENERAL DE TURISMO, EN MATERIA DE USO RESPONSABLE Y EFICIENTE DEL AGUA EN LA ACTIVIDAD TURÍSTICA, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I; 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta a consideración de esta soberanía iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma la fracción XIX del artículo 30. de la Ley General de Turismo, en materia de uso responsable y eficiente del agua en la actividad turística, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

El turismo representa una actividad estratégica para el desarrollo económico y social de México. Su importancia no sólo radica en la generación de empleos, inversión y derrama económica, sino también en su estrecha relación con los recursos naturales, culturales y ambientales que constituyen la esencia de numerosos destinos del país.

Playas, bosques, selvas, cenotes, lagos, ríos, montañas, zonas rurales y comunidades dependen directamente de la conservación de sus recursos para mantener su atractivo turístico y garantizar condiciones adecuadas para quienes los habitan y visitan.

Por ello, hablar de turismo sustentable implica necesariamente hablar de una utilización responsable de los recursos naturales. La Ley General de Turismo reconoce esta relación al establecer que uno de sus objetivos consiste en determinar mecanismos para la conservación, mejoramiento, protección y aprovechamiento de los recursos y atractivos turísticos nacionales, preservando el patrimonio natural, cultural y el equilibrio ecológico. Asimismo, dispone que la planeación de la actividad turística debe desarrollarse bajo criterios de sustentabilidad y competitividad.

De igual manera, el artículo 30. de la propia ley define al turismo sustentable como aquel que cumple con diversas directrices, entre ellas dar un uso óptimo a los recursos naturales aptos para el desarrollo turístico y contribuir a su conservación.

Sin embargo, dentro de esta definición no existe una referencia expresa al agua, a pesar de tratarse de uno de los recursos esenciales para el funcionamiento de prácticamente toda la actividad turística.

El agua se encuentra presente en todos los componentes de la cadena turística.

Los establecimientos de hospedaje la requieren para servicios sanitarios, limpieza, lavandería, preparación de alimentos, mantenimiento, áreas comunes y atención cotidiana a huéspedes.

Los restaurantes, centros recreativos, balnearios, desarrollos turísticos, servicios de alimentos, parques y diversas instalaciones dependen también de un abastecimiento permanente para su operación.

Al mismo tiempo, el agua constituye en sí misma un atractivo turístico en numerosos destinos del país.

Mares, playas, lagos, ríos, manantiales, cenotes y otros cuerpos de agua forman parte del patrimonio natural y de la oferta turística nacional.

Esta doble dimensión como recurso indispensable para la prestación de servicios y como elemento fundamental del patrimonio turístico hace necesario que la legislación reconozca de manera explícita la importancia de su uso responsable y eficiente.

La sustentabilidad turística no puede limitarse únicamente a conservar paisajes o proteger ecosistemas.

También requiere revisar la forma en que se utilizan los recursos durante la operación cotidiana de los servicios turísticos.

En este sentido, promover el uso responsable y eficiente del agua representa una medida que beneficia simultáneamente al medio ambiente, a las comunidades receptoras y al propio sector.

Una mejor utilización del agua puede contribuir a disminuir desperdicios, mejorar la eficiencia de las instalaciones y fomentar una cultura de responsabilidad ambiental entre prestadores de servicios, trabajadores y visitantes.

Asimismo, puede generar beneficios económicos para los propios establecimientos, ya que una utilización más eficiente de los recursos permite reducir consumos innecesarios y optimizar determinados costos de operación.

Por ello, la presente iniciativa no plantea una visión en la que la protección ambiental se encuentre enfrentada con la competitividad.

Por el contrario, parte de la premisa de que la sustentabilidad también puede convertirse en una herramienta de modernización y eficiencia para el turismo mexicano.

La propia Ley General de Turismo ya establece distintas disposiciones destinadas a fortalecer el componente ambiental de la actividad turística.

Entre las atribuciones del Poder Ejecutivo federal se encuentra coadyuvar en la aplicación de instrumentos de política ambiental y de cambio climático en materia turística.

Asimismo, corresponde a la Secretaría de Turismo coordinarse con la Secretaría de Medio Ambiente y Re-

ursos Naturales para instrumentar programas destinados a preservar los recursos naturales, prevenir la contaminación, ordenar y limpiar las playas, promover el turismo de naturaleza y de bajo impacto, así como mejorar ambientalmente las actividades e instalaciones turísticas.

El ordenamiento turístico del territorio también debe considerar criterios ecológicos, condiciones ambientales y las previsiones contenidas en los programas de ordenamiento ecológico, con la finalidad de preservar los recursos naturales y aprovechar de manera ordenada y sustentable los recursos turísticos.

Existe, por tanto, una orientación clara dentro de la legislación hacia la protección ambiental.

No obstante, incorporar expresamente el uso responsable y eficiente del agua dentro de la definición de turismo sustentable permitiría fortalecer esa orientación y hacer visible un recurso cuya disponibilidad resulta indispensable para el desarrollo presente y futuro de numerosos destinos.

La presente iniciativa propone una modificación mínima en extensión, pero relevante en su contenido.

Se propone reformar el inciso a) de la fracción XIX del artículo 3 de la Ley General de Turismo para establecer que el turismo sustentable deberá dar un uso óptimo a los recursos naturales aptos para el desarrollo turístico, promoviendo el uso responsable y eficiente del agua, y ayudando a conservar dichos recursos con apego a las leyes aplicables.

Esta modificación mantiene intacta la estructura general de la definición vigente y no altera las demás directrices que integran el concepto de turismo sustentable.

Tampoco establece una tecnología específica, una cuota obligatoria de ahorro ni una carga administrativa determinada.

Su finalidad es incorporar un principio orientador dentro de la propia definición legal.

Esto resulta importante porque la política pública turística se construye a partir de los principios y conceptos establecidos en la ley.

Reconocer expresamente la eficiencia en el uso del agua permite que programas, estrategias, acciones de capacitación, incentivos y políticas de modernización puedan considerar este elemento con mayor claridad.

La propuesta también reconoce que México posee una enorme diversidad de destinos.

Las necesidades hídricas y las condiciones de disponibilidad de agua no son iguales en una ciudad, una zona costera, un destino rural, una región desértica, una zona forestal o un pueblo mágico.

Por ello, la iniciativa no pretende establecer una solución uniforme, sino un principio general que pueda aplicarse atendiendo a las características de cada territorio y a las disposiciones ambientales correspondientes.

La reforma cobra especial relevancia porque el desarrollo turístico debe mantenerse compatible con las necesidades de las comunidades receptoras.

La actividad turística genera importantes beneficios económicos, pero su crecimiento debe garantizar que el aprovechamiento de los recursos naturales se realice de manera responsable.

El desarrollo de un destino no debe significar un uso irracional de los recursos disponibles ni generar condiciones que terminen afectando a quienes viven permanentemente en las comunidades turísticas.

Promover el uso eficiente del agua contribuye precisamente a construir un equilibrio entre actividad económica, protección ambiental y bienestar social.

También permite fortalecer una cultura turística en la que todos los actores asuman responsabilidades. El turismo sustentable no depende únicamente de las autoridades. Requiere participación de prestadores de servicios, empresas, visitantes, trabajadores y comunidades.

Incorporar el uso responsable del agua dentro de la ley contribuye a enviar un mensaje claro: cuidar los recursos que hacen posible la actividad turística es responsabilidad de todas y todos.

El agua no debe entenderse como un recurso ilimitado. Su utilización responsable debe formar parte de la planeación, operación y desarrollo de los destinos turísticos.

Además, proteger y utilizar eficientemente este recurso significa también proteger la viabilidad futura del sector.

Sin agua suficiente y de calidad, numerosos destinos pierden capacidad para recibir visitantes, prestar servicios y sostener la actividad económica de las familias que dependen del turismo.

Por ello, la conservación del agua no constituye únicamente una causa ambiental. Es también una condición de competitividad y permanencia para el turismo.

Esta iniciativa busca avanzar hacia una visión en la que crecimiento económico y protección de recursos puedan complementarse. México debe seguir impulsando la inversión, la infraestructura, el empleo y la actividad turística, pero también debe procurar que dicho desarrollo se construya sobre bases responsables y sostenibles.

Una política turística moderna requiere reconocer que cuidar los recursos naturales significa también cuidar la economía de los destinos.

La propuesta es sencilla, pero su significado es claro: no puede existir turismo sustentable sin un uso responsable del agua.

Incorporar este principio expresamente en la Ley General de Turismo permitirá fortalecer el marco jurídico y reafirmar que el aprovechamiento turístico de nuestros recursos debe realizarse pensando no solamente en las necesidades actuales, sino también en las generaciones futuras.

Por lo anteriormente expuesto, se propone reformar el inciso a) de la fracción XIX del artículo 3 de la Ley General de Turismo, a fin de establecer expresamente como una de las directrices del turismo sustentable la promoción del uso responsable y eficiente del agua, fortaleciendo con ello la protección de los recursos naturales, la competitividad de los destinos y la sustentabilidad de la actividad turística nacional.

Planteamiento del problema

México es un país cuya actividad turística depende, en gran medida, de la disponibilidad, conservación y aprovechamiento responsable de sus recursos naturales.

Sin embargo, el crecimiento de los destinos y de la infraestructura turística también incrementa la demanda de servicios básicos, entre ellos el abastecimiento de agua, recurso indispensable tanto para las comunidades receptoras como para la operación cotidiana de los establecimientos turísticos.

Hoteles, restaurantes, centros recreativos y demás servicios vinculados con el turismo requieren agua para desarrollar sus actividades. A ello se suma que, en numerosos destinos, el propio recurso hídrico constituye parte esencial de su atractivo turístico, como ocurre con playas, ríos, lagos, cenotes, manantiales y otros ecosistemas.

Esta realidad hace necesario encontrar un equilibrio entre el crecimiento de la actividad turística, las necesidades de las poblaciones locales y la conservación de los recursos naturales que hacen posible el desarrollo de los destinos.

La Ley General de Turismo reconoce actualmente el principio de sustentabilidad. En particular, el artículo 3, fracción XIX, inciso a), establece que el turismo sustentable debe dar un uso óptimo a los recursos naturales aptos para el desarrollo turístico y contribuir a conservarlos. Sin embargo, la disposición no identifica expresamente al agua ni establece su uso responsable y eficiente como una de las directrices del turismo sustentable.

Esta ausencia representa un área de oportunidad dentro del marco jurídico turístico.

Si bien el concepto vigente permite considerar al agua dentro de los recursos naturales, su importancia para la actividad turística justifica reconocerla expresamente. El agua posee una característica particular: además de ser un recurso natural que debe protegerse, constituye un insumo indispensable para la prestación cotidiana de numerosos servicios turísticos.

El problema adquiere mayor relevancia cuando el crecimiento de la actividad turística ocurre en territorios donde la disponibilidad del recurso debe atender simultáneamente las necesidades de habitantes, visitantes, establecimientos y actividades productivas.

En estos casos, un consumo ineficiente puede incrementar la presión sobre la disponibilidad existente y

generar tensiones entre el desarrollo económico del destino y las necesidades de las comunidades receptoras.

La problemática no consiste en impedir o limitar el crecimiento turístico, sino en procurar que dicho crecimiento pueda mantenerse en el tiempo.

Un destino que incrementa constantemente su infraestructura y número de visitantes sin incorporar criterios de aprovechamiento eficiente de sus recursos puede comprometer, a largo plazo, las mismas condiciones que hicieron posible su desarrollo.

Además, existe una dimensión económica que debe considerarse. El desperdicio de agua representa también una ineficiencia para los propios establecimientos turísticos. Promover mejores prácticas de utilización puede contribuir a disminuir consumos innecesarios, optimizar procesos y reducir costos de operación, particularmente en actividades con una demanda constante del recurso.

Por ello, el uso eficiente del agua no debe observarse exclusivamente desde una perspectiva ambiental. También constituye un elemento relacionado con la competitividad, modernización y viabilidad futura de los destinos turísticos.

La propia Ley General de Turismo contiene diversas disposiciones dirigidas a proteger los recursos naturales y mejorar ambientalmente la actividad. Por ejemplo, atribuye al Ejecutivo federal la facultad de coadyuvar en la aplicación de instrumentos de política ambiental y de cambio climático en materia turística.

Asimismo, el ordenamiento turístico del territorio debe considerar criterios ecológicos, las condiciones ambientales y los impactos derivados de nuevos desarrollos e infraestructura.

Existe entonces una política ambiental dentro de la ley, pero falta hacer explícita la importancia del aprovechamiento responsable del agua dentro de la propia definición de turismo sustentable.

Esta precisión adquiere especial relevancia porque los destinos turísticos mexicanos presentan condiciones ambientales muy distintas entre sí. Mientras algunas regiones cuentan con una mayor disponibilidad del re-

curso, otras enfrentan condiciones naturales que hacen indispensable administrarlo con especial cuidado.

Por esta razón, tampoco sería adecuado establecer desde la Ley General de Turismo una obligación uniforme de consumo, una tecnología determinada o metas idénticas para todos los prestadores.

Un pequeño establecimiento familiar no cuenta necesariamente con las mismas capacidades que un gran complejo turístico.

La solución debe partir, por tanto, de establecer un principio general de responsabilidad y eficiencia, respetando las competencias de las autoridades ambientales y las disposiciones específicas aplicables en cada territorio.

La reforma propuesta atiende precisamente este vacío sin generar nuevas cargas administrativas o sanciones para los prestadores de servicios turísticos.

Al incorporar las palabras “promoviendo el uso responsable y eficiente del agua” dentro del inciso a) de la fracción XIX del artículo 3o., se fortalece el concepto de turismo sustentable y se reconoce expresamente la importancia estratégica del recurso hídrico para el sector.

La problemática puede resumirse en una contradicción que la reforma busca corregir: la Ley General de Turismo exige un aprovechamiento óptimo de los recursos naturales para alcanzar un turismo sustentable, pero no menciona expresamente el uso responsable y eficiente de uno de los recursos más indispensables para la existencia y operación de los destinos turísticos: el agua.

Incorporarlo permitirá avanzar hacia un modelo en el que el crecimiento turístico no se mida únicamente por el número de visitantes o por la expansión de la infraestructura, sino también por la capacidad de los destinos para administrar responsablemente los recursos que comparten turistas, empresas y comunidades.

La propuesta legislativa

Para mayor claridad de lo expuesto me permito presentar un cuadro comparativo:

Ley General de Turismo

TEXTO ACTUAL	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE	DEBE DECIR
Artículo 3o. ...	Artículo 3o. ...
I. A XVIII. ...	I. A XVIII. ...
XIX. ...	XIX. ...
a) Dar un uso óptimo a los recursos naturales aptos para el desarrollo turístico, ayudando a conservarlos con apego a las leyes en la materia;	a) Dar un uso óptimo a los recursos naturales aptos para el desarrollo turístico, promoviendo el uso responsable y eficiente del agua , ayudando a conservarlos con apego a las leyes en la materia;
b) A c). ...	b) A c). ...
XX. A XXI. ...	XX. A XXI. ...

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado me permito proponer la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto

Artículo Único. Por el que se reforma la fracción XIX del artículo 3o. de la Ley General de Turismo, para quedar como sigue:

Artículo 3o. ...

I. a XVIII. ...

XIX. ...

a) Dar un uso óptimo a los recursos naturales aptos para el desarrollo turístico, **promoviendo el uso responsable y eficiente del agua**, ayudando a conservarlos con apego a las leyes en la materia;

b) a c). ...

XX. a XXI. ...

Transitorio

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

Fuentes

- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. “Ley General de Turismo”.

Texto vigente de la legislación que se propone reformar. Es la fuente principal para analizar el concepto de turismo sustentable

contenido en el artículo 3, fracción XIX, así como las disposiciones relativas a protección de recursos naturales, política ambiental y ordenamiento turístico. La versión vigente registra última reforma publicada en el DOF el 14 de noviembre de 2025.

Ley General de Turismo – Cámara de Diputados

- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. “Ley de Aguas Nacionales”.

Marco jurídico federal relacionado con la explotación, uso, aprovechamiento, preservación, cantidad y calidad de las aguas nacionales. Es útil para contextualizar jurídicamente la importancia del aprovechamiento sustentable del recurso hídrico.

Ley de Aguas Nacionales – Cámara de Diputados

- Comisión Nacional del Agua. “Sistema Nacional de Información del Agua (SINA)”.

Fuente oficial de información estadística y geográfica sobre cantidad, calidad, usos y conservación del agua en México. CONAGUA destaca que la preservación y cuidado actual del agua tiene implicaciones directas sobre su disponibilidad para las generaciones futuras.

Sistema Nacional de Información del Agua – CONAGUA

- Comisión Nacional del Agua. “Publicaciones de información estadística y geográfica”.

Reúne las publicaciones oficiales de Estadísticas del Agua en México, Numeragua y Atlas del Agua en México, utilizadas como instrumentos de referencia para conocer las condiciones y disponibilidad de los recursos hídricos nacionales y apoyar la planeación de políticas públicas.

Publicaciones estadísticas sobre el agua – CONAGUA

- Comisión Nacional del Agua. “Portal de Sistemas de Información del Agua”.

Integra herramientas oficiales como el Sistema Nacional de Información del Agua, Registro Público de Derechos de Agua, información sobre aguas subterráneas, calidad del agua, inventario de humedales, acuíferos, cuencas y programas federales de agua potable y saneamiento.

Portal de Sistemas de Información del Agua – CONAGUA

- Comisión Nacional del Agua. “Calidad del agua en México”.

Información oficial sobre monitoreo, indicadores y diagnósticos de la calidad del agua superficial y subterránea del país, generada a través de la Red Nacional de Medición de Calidad del Agua.

Calidad del agua en México – CONAGUA

- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. “Reglamento de la Ley General de Turismo”.

Ordenamiento reglamentario que desarrolla diversas disposiciones de la Ley General de Turismo y resulta pertinente para revisar el marco secundario aplicable a la planeación y prestación de los servicios turísticos. La Cámara de Diputados registra reformas al Reglamento publicadas hasta noviembre de 2025. Reglamentos de Leyes Federales – Cámara de Diputados

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 1 de septiembre de 2026.

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 15 DE LA LEY GENERAL DE TURISMO, EN MATERIA DE PROMOCIÓN DE ARTESANÍAS Y FORTALECIMIENTO DE LAS ECONOMÍAS LOCALES, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I; 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta a consideración de esta soberanía iniciativa con proyecto de decreto por el que se adi-

ciona el artículo 15 de la Ley General de Turismo, en materia de promoción de artesanías y fortalecimiento de las economías locales, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

El turismo constituye una de las actividades con mayor capacidad para generar desarrollo económico, empleo y oportunidades en las distintas regiones de México.

Sin embargo, su verdadero potencial no debe medirse únicamente por el número de visitantes que recibe un destino, sino también por la capacidad de la actividad turística para generar beneficios económicos directos en las comunidades receptoras y fortalecer las actividades productivas que forman parte de su identidad.

En este contexto, las artesanías mexicanas representan mucho más que bienes destinados a su comercialización. Son expresiones de identidad, historia, creatividad y conocimiento transmitido entre generaciones; reflejan técnicas, materiales, símbolos y tradiciones vinculados estrechamente con las comunidades donde se producen.

Para millones de turistas nacionales y extranjeros, adquirir una artesanía constituye también una forma de acercarse a la cultura del destino visitado y conservar un elemento representativo de la experiencia del viaje.

Esta relación natural entre turismo y artesanía representa una oportunidad para fortalecer las economías locales y procurar que una mayor proporción de los beneficios generados por la actividad turística lleguen directamente a productores, artesanos, familias y comunidades.

La Ley General de Turismo reconoce precisamente la importancia de vincular la actividad turística con el desarrollo económico regional.

Actualmente, el artículo 15 establece que la Secretaría de Turismo, los estados, municipios y la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, estimularán y promoverán entre la iniciativa privada y el sector social la creación y fomento de cadenas productivas y redes de valor alrededor de los desarrollos turísticos nuevos y existentes, con la finalidad de detonar las economías locales y buscar el desarrollo regional.

Esta disposición constituye un fundamento adecuado para fortalecer la participación de quienes producen artesanías dentro de la cadena de valor turística.

Sin embargo, aunque la legislación contempla de manera general el desarrollo de cadenas productivas, no establece expresamente la promoción de la difusión y comercialización de las artesanías elaboradas por productores, artesanos y comunidades locales como parte de dichas cadenas y redes de valor vinculadas con el turismo.

La presente iniciativa busca atender esta oportunidad mediante una adición sencilla y concreta al artículo 15 de la Ley General de Turismo.

El objetivo es que las políticas vinculadas con el desarrollo turístico no solamente busquen incrementar la llegada de visitantes o fortalecer los grandes servicios asociados con la actividad, sino también generar mejores condiciones para que quienes producen bienes representativos de los destinos puedan incorporarse a la economía que genera el turismo.

La actividad turística posee una característica que la distingue de otros sectores económicos: el consumidor se desplaza hacia el lugar donde se encuentra el producto turístico.

Cuando una persona visita un destino genera una cadena de consumo que puede incluir hospedaje, alimentación, transporte, entretenimiento, recorridos, actividades culturales y adquisición de productos locales.

La manera en que se integra esa cadena determina en buena medida cuánto de la derrama económica generada por el visitante permanece efectivamente en la comunidad.

Por ello, fortalecer las cadenas productivas locales constituye una herramienta para ampliar los beneficios económicos derivados del turismo.

Las artesanías pueden desempeñar un papel particularmente relevante dentro de esta dinámica.

En numerosos destinos del país, la actividad artesanal se encuentra directamente vinculada con la experiencia turística. Mercados, corredores artesanales, talleres, plazas públicas y establecimientos comerciales

forman parte de los espacios recorridos por los visitantes y permiten establecer un contacto directo entre turistas y productores.

Sin embargo, la existencia de actividad turística no garantiza automáticamente que los artesanos locales se encuentren integrados de manera adecuada a las cadenas económicas generadas alrededor de los destinos.

De ahí la importancia de que la política turística promueva expresamente su incorporación a las cadenas productivas y redes de valor.

La reforma propuesta busca fortalecer ese vínculo. Las artesanías como parte de la identidad de los destinos, México cuenta con una extraordinaria diversidad cultural que se manifiesta en las expresiones artesanales de sus regiones y comunidades.

Textiles, bordados, cerámica, alfarería, madera, fibras vegetales, vidrio, metal, joyería y muchas otras manifestaciones artesanales forman parte del patrimonio cultural y de la identidad de los destinos.

Cada pieza puede contener conocimientos acumulados durante generaciones y técnicas asociadas con una región determinada.

En consecuencia, promover su difusión dentro de la actividad turística no sólo tiene una dimensión económica. También contribuye a visibilizar la riqueza cultural de las comunidades y a fortalecer la identidad de los destinos.

El turista contemporáneo busca cada vez más experiencias vinculadas con la identidad del lugar que visita. Conocer su gastronomía, sus tradiciones, sus expresiones culturales y los productos elaborados localmente permite construir experiencias diferenciadas que difícilmente pueden reproducirse en otros lugares. Las artesanías forman parte de esa experiencia.

Por ello, establecer expresamente su promoción dentro de la Ley General de Turismo permite reconocer la estrecha relación existente entre turismo, identidad cultural y desarrollo económico local.

La propuesta tiene también una importante dimensión social. Detrás de cada artesanía existe una persona, una familia, un taller o una comunidad.

El fortalecimiento de su comercialización puede representar mayores oportunidades de ingreso para quienes desarrollan estas actividades y contribuir a preservar conocimientos y oficios que forman parte de la riqueza cultural del país.

La finalidad de la iniciativa no consiste en intervenir en la organización de los productores ni establecer nuevas obligaciones administrativas. Se propone utilizar una herramienta que la Ley ya contempla: la promoción.

Por ello, la redacción propuesta establece que se promoverá la difusión y comercialización de las artesanías, procurando su incorporación a las cadenas productivas y redes de valor vinculadas con la actividad turística.

Esta fórmula permite que las autoridades turísticas, dentro del ámbito de sus respectivas competencias, puedan desarrollar acciones de promoción y vinculación sin establecer cargas adicionales para los propios artesanos.

No todos los destinos tienen la misma vocación artesanal ni todos los productores cuentan con las mismas condiciones de comercialización. La política turística debe ser suficientemente flexible para reconocer esa diversidad.

Uno de los principales objetivos de esta iniciativa consiste en contribuir a que los beneficios económicos generados por el turismo alcancen a más personas.

Cuando un visitante adquiere directamente un producto elaborado en la comunidad que visita, una parte de su gasto turístico puede transformarse en ingreso para una familia o productor local.

Cuando las artesanías encuentran espacios de difusión y comercialización dentro de las cadenas vinculadas con hoteles, establecimientos turísticos, rutas, mercados, ferias y demás actividades relacionadas con los destinos, pueden generarse nuevas oportunidades económicas.

La intención es construir un turismo que no funcione como una actividad aislada de las comunidades, sino como un motor capaz de articular diferentes sectores productivos.

Esta visión coincide con el propósito que actualmente persigue el artículo 15 de la Ley General de Turismo: detonar las economías locales y buscar el desarrollo regional.

Lo fortalece al identificar expresamente a la producción artesanal como una actividad susceptible de incorporarse a las cadenas productivas y redes de valor relacionadas con el turismo.

La competitividad de los destinos mexicanos también depende de su capacidad para ofrecer experiencias auténticas y diferenciadas.

México compite internacionalmente no solamente por infraestructura, conectividad o calidad de los servicios. Una de sus principales fortalezas se encuentra precisamente en aquello que no puede reproducirse en otro lugar: su cultura, su historia, sus tradiciones y la identidad de sus comunidades. Promoverlas desde la política turística permite generar una relación positiva entre conservación cultural y desarrollo económico.

Cuando una actividad artesanal encuentra posibilidades de comercialización y genera ingresos para quienes la realizan, también existen mayores incentivos para que los conocimientos asociados con ella puedan continuar transmitiéndose entre generaciones.

Por ello, la incorporación de los artesanos a las cadenas de valor turístico puede contribuir simultáneamente a fortalecer las economías locales y mantener vivas expresiones culturales representativas de las comunidades.

México necesita un turismo que genere más oportunidades alrededor de cada destino. Un turismo en el que los beneficios de la llegada de visitantes puedan alcanzar no solamente a los grandes establecimientos, sino también a pequeños productores, talleres familiares, artesanos y comunidades.

Un turismo capaz de fortalecer aquello que hace diferente a cada región. La promoción de las artesanías locales representa una oportunidad para lograrlo.

Porque cuando un turista adquiere una artesanía mexicana no solamente compra un objeto: lleva consigo una expresión de nuestra identidad, el trabajo de una persona y una parte de la historia de la comunidad que visitó.

Por ello, fortalecer su difusión y comercialización significa también fortalecer la economía de nuestros destinos, reconocer el trabajo de quienes preservan nuestros saberes y procurar que la derrama turística genere oportunidades para un mayor número de familias.

En consecuencia, la presente iniciativa busca consolidar un modelo de desarrollo turístico en el que las comunidades no sean únicamente el lugar donde ocurre la actividad, sino participantes y beneficiarias directas de la prosperidad que el turismo puede generar.

Planteamiento del problema

El turismo tiene la capacidad de generar beneficios económicos que van mucho más allá de los servicios de hospedaje, transporte y alimentación. Alrededor de cada destino existe una amplia red de actividades productivas que puede beneficiarse de la llegada de visitantes, particularmente aquellas vinculadas con la identidad, cultura y tradiciones de las comunidades receptoras.

Entre estas actividades se encuentra la producción artesanal, que constituye una expresión cultural y, al mismo tiempo, una fuente de ingresos para productores, talleres familiares, artesanos y comunidades de distintas regiones del país.

Las artesanías forman parte de la experiencia turística de México, en numerosos destinos, los visitantes buscan adquirir productos representativos del lugar que recorren, conocer los procesos mediante los cuales son elaborados y establecer contacto con expresiones culturales propias de las comunidades. Sin embargo, la existencia de una importante afluencia turística no garantiza por sí misma que los productores y artesanos locales participen de manera suficiente en la derrama económica generada por los visitantes.

Uno de los retos del desarrollo turístico consiste precisamente en fortalecer los mecanismos que permitan vincular a las actividades productivas locales con las cadenas de valor generadas alrededor de los destinos.

Actualmente, el artículo 15 de la Ley General de Turismo dispone que la Secretaría, las entidades federativas y los municipios, dentro de sus respectivas competencias, estimularán y promoverán la creación y fomento de cadenas productivas y redes de valor en

torno a los desarrollos turísticos nuevos y existentes, con la finalidad de detonar las economías locales y buscar el desarrollo regional.

La legislación reconoce, por tanto, que el turismo debe funcionar como un instrumento para fortalecer las economías de las comunidades receptoras. No obstante, el artículo 15 no identifica expresamente a las artesanías ni a sus productores como parte de las actividades cuya difusión, comercialización e incorporación a las cadenas productivas y redes de valor turístico debe promoverse.

Esta ausencia representa un área de oportunidad. La producción artesanal posee características particulares que justifican su reconocimiento dentro de la política turística. A diferencia de otros bienes que pueden comercializarse indistintamente en diferentes regiones, muchas artesanías se encuentran directamente vinculadas con el territorio, la historia, los materiales, las técnicas y las expresiones culturales de las comunidades donde se producen.

Por ello, su relación con el turismo tiene una doble dimensión. Por una parte, constituye una actividad económica susceptible de beneficiarse del gasto realizado por los visitantes, por otra, forma parte de la identidad cultural que hace atractivo y diferente a cada destino.

La problemática se presenta cuando existe una actividad turística importante, pero los productores locales permanecen desvinculados de los principales canales de promoción y comercialización generados alrededor de ella.

Un destino puede recibir visitantes y generar una derrama económica considerable sin que necesariamente esos beneficios alcancen de manera suficiente a todos los sectores productivos de la comunidad.

Por ello, no basta con incrementar el número de turistas, es necesario procurar que la actividad turística genere encadenamientos económicos locales y permita ampliar el número de personas que participan de sus beneficios. En el caso particular de las artesanías, una mayor vinculación con la actividad turística puede abrir oportunidades para pequeños productores y talleres familiares que no necesariamente cuentan con las mismas posibilidades de promoción, distribución o acceso a mercados que otros participantes de la cadena turística.

La falta de una referencia expresa en la ley tampoco significa que actualmente las autoridades se encuentren impedidas para promover artesanías. El propio artículo 15 ofrece una base general para fomentar cadenas productivas y redes de valor.

Precisamente por ello, la problemática legislativa que se pretende atender es la falta de reconocimiento explícito de la actividad artesanal dentro de esos mecanismos de desarrollo económico local vinculados con el turismo.

La reforma propuesta busca otorgarle visibilidad dentro de la legislación turística sin crear una nueva estructura administrativa ni establecer obligaciones adicionales para los productores. Otro de los desafíos consiste en procurar que la comercialización turística de productos locales genere beneficios para quienes efectivamente participan en su elaboración.

La vinculación directa de productores, artesanos y comunidades con las cadenas de valor turístico puede contribuir a generar mayores oportunidades para que el gasto realizado por los visitantes tenga un impacto económico dentro del propio territorio.

Esta visión permite entender la derrama turística de una manera más amplia. Cuando un turista consume en un establecimiento local, contrata a un prestador de servicios de la comunidad o adquiere una artesanía elaborada en el destino, una parte de los recursos generados por su visita permanece dentro de la economía local y puede beneficiar directamente a las familias.

Fortalecer estos vínculos contribuye a que el turismo tenga un mayor efecto multiplicador. Existe además un desafío relacionado con la preservación de las expresiones culturales.

Cuando la actividad artesanal encuentra mercados y posibilidades de generar ingresos, también puede contribuir a mantener vigentes técnicas, conocimientos y oficios que han sido transmitidos entre generaciones.

Por el contrario, cuando estas actividades dejan de representar una alternativa económica para las familias, puede dificultarse su continuidad. En este sentido, turismo, cultura y desarrollo local pueden complementarse.

El reto consiste en establecer condiciones para que la actividad turística no se desarrolle de manera aislada de las comunidades, sino que aproveche y fortalezca las capacidades productivas existentes en cada región.

La propuesta tampoco pretende imponer a los establecimientos turísticos la obligación de adquirir o comercializar determinadas artesanías, ni establecer cuotas, porcentajes o mecanismos de contratación obligatoria. Se busca utilizar la promoción como instrumento de política pública para facilitar la difusión y comercialización de productos artesanales y procurar su incorporación a las cadenas productivas y redes de valor que ya contempla la Ley General de Turismo.

De esta manera, se mantiene el carácter de fomento del artículo 15 y se evita generar cargas regulatorias innecesarias para los participantes del sector.

La modificación propuesta también permitiría fortalecer la relación entre turismo y desarrollo regional.

México posee destinos con características económicas y culturales muy diferentes. La producción artesanal de cada comunidad responde a sus propios materiales, conocimientos, historia y tradiciones. Por ello, la reforma no pretende establecer un modelo uniforme de comercialización, sino reconocer un principio que pueda adaptarse a las características de cada región.

En síntesis, la problemática que se busca atender consiste en que la Ley General de Turismo reconoce la importancia de las cadenas productivas y redes de valor para detonar las economías locales, pero no contempla expresamente la promoción de las artesanías ni su incorporación a dichas cadenas vinculadas con la actividad turística.

La adición propuesta permitiría cerrar ese espacio normativo mediante una medida sencilla: establecer expresamente que se promoverá la difusión y comercialización de artesanías elaboradas por productores, artesanos y comunidades locales, procurando su incorporación a las cadenas productivas y redes de valor relacionadas con el turismo.

El propósito final es que el crecimiento del turismo pueda traducirse en mayores oportunidades para quie-

nes producen desde las comunidades, fortaleciendo simultáneamente la economía local y las expresiones culturales que distinguen a los destinos mexicanos.

La propuesta legislativa

Para mayor claridad de lo expuesto me permito presentar un cuadro comparativo:

Ley General de Turismo

TEXTO ACTUAL	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE	DEBE DECIR
Artículo 15. ...	Artículo 15. ...
Sin correlativo	Asimismo, se promoverá la difusión y comercialización de artesanías elaboradas por productoras, productores, artesanas, artesanos y comunidades locales, procurando su incorporación a las cadenas productivas y redes de valor vinculadas con la actividad turística.
...	...

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado me permito proponer la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto

Artículo Único. Por el que se adiciona un párrafo segundo al artículo 15 recorriéndose el subsecuente de la Ley General de Turismo, para quedar como sigue:

Artículo 15. ...

Asimismo, se promoverá la difusión y comercialización de artesanías elaboradas por productoras, productores, artesanas, artesanos y comunidades locales, procurando su incorporación a las cadenas productivas y redes de valor vinculadas con la actividad turística.

...

Artículo Transitorio

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

Fuentes

- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. “Ley General de Turismo”.

Texto vigente de la legislación que se propone reformar. En particular, el artículo 15 establece la promoción de cadenas productivas y redes de valor en torno a los desarrollos turísticos con el propósito de detonar las economías locales y favorecer el desarrollo regional.

Ley General de Turismo – Cámara de Diputados

- Fondo Nacional para el Fomento de las Artesanías (FONART). “¿Qué hacemos?”

Información institucional sobre las acciones destinadas a promover la actividad artesanal y contribuir a generar mayores ingresos para las personas artesanas mediante su desarrollo económico, social y productivo.

FONART – ¿Qué hacemos?

- Fondo Nacional para el Fomento de las Artesanías (FONART). “Corredores Artesanales”.

Es una fuente especialmente útil para nuestra iniciativa porque vincula directamente artesanías y turismo. FONART contempla proyectos para grupos de personas artesanas ubicadas en destinos turísticos y Pueblos Mágicos, incluyendo espacios de exhibición y venta, señalización, promoción y mecanismos para su inserción en el mercado turístico.

FONART – Corredores Artesanales

- Fondo Nacional para el Fomento de las Artesanías (FONART). “Acopio de Artesanías”.

Programa dirigido a ampliar las opciones de comercialización de las piezas elaboradas por personas artesanas mediante su acopio y colocación en tiendas y otros puntos de venta. Sirve para sustentar la importancia de generar canales de comercialización para productores artesanales.

FONART – Acopio de Artesanías

- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). “Cuenta Satélite de la Cultura de México 2024”.

Fuente estadística especialmente importante para justificar la dimensión económica y laboral de las artesanías. En 2024, las artesanías representaron 30.2 % de los puestos de trabajo del sector de la cultura, siendo el área con mayor participación.

INEGI – Cuenta Satélite de la Cultura de México 2024

- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). “Cuenta Satélite de la Cultura de México – Artesanías”.

Información estadística desagregada sobre las distintas actividades artesanales, entre ellas alfarería y cerámica, fibras vegetales y textiles, madera, metalistería, joyería, lapidaria, vidrio, talabartería, marroquinería y alimentos y dulces típicos.

INEGI – Estadísticas sobre artesanías

- Secretaría de Turismo y Secretaría de Cultura. “Nueva Tienda Fonart Masaryk, un espacio para la comercialización justa de artesanías mexicanas”.

Comunicado de mayo de 2026 que resulta muy pertinente porque muestra una política reciente de vinculación entre turismo, cultura y comercialización artesanal. La estrategia busca acercar las artesanías mexicanas a turistas nacionales e internacionales y fortalecer la venta directa y el trabajo de las personas creadoras.

SECTUR – Comercialización de artesanías mexicanas

- Fondo Nacional para el Fomento de las Artesanías (FONART). “Programas y vertientes”.

Información sobre programas dirigidos al bienestar de familias y comunidades artesanas mediante capacitación, proyectos productivos, producción, compra, venta y promoción de artesanías. FONART – Programas para personas artesanas

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 1 de septiembre de 2026.

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

QUE REFORMA EL ARTÍCULO 22 DE LA LEY GENERAL DE VIDA SILVESTRE, EN MATERIA DE ARMONIZACIÓN NORMATIVA Y ACTUALIZACIÓN INSTITUCIONAL, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6 numeral 1, fracción I; 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta a consideración de esta soberanía iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 22 de la Ley General de Vida Silvestre, en materia de armonización normativa y actualización institucional, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La conservación de la vida silvestre y de sus hábitats requiere cada vez más del conocimiento científico, la innovación tecnológica y el desarrollo de herramientas que permitan comprender mejor los ecosistemas, identificar riesgos, evaluar poblaciones, restaurar hábitats y diseñar políticas públicas sustentadas en evidencia.

La Ley General de Vida Silvestre reconoce esta necesidad. Su artículo 22 establece que la Secretaría promoverá, en coordinación con el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, el apoyo de proyectos y el otorgamiento de reconocimientos y estímulos que contribuyan al desarrollo de conocimientos e instrumentos para la conservación y aprovechamiento sustentable de la vida silvestre y su hábitat.

Sin embargo, dicha referencia institucional ha quedado desactualizada frente a la actual organización de la administración pública federal. Por ello, resulta necesario armonizar el texto de la Ley General de Vida Silvestre para sustituir la referencia al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología por la Secretaría de Ciencia, Humanidades, Tecnología e Innovación, a fin de que la disposición corresponda con la estructura vigente del Gobierno federal.

Esta actualización no modifica el objeto sustantivo del artículo 22 ni altera las competencias de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, en materia

de vida silvestre. Tampoco crea nuevas atribuciones, organismos o cargas administrativas.

Su propósito es exclusivamente mantener la congruencia normativa y asegurar que la coordinación prevista por el legislador se realice con la institución que actualmente ejerce las funciones federales en materia de ciencia, humanidades, tecnología e innovación.

La importancia de esta armonización radica en que el desarrollo científico y tecnológico constituye una herramienta indispensable para la protección de la biodiversidad.

La conservación de especies silvestres requiere información confiable sobre distribución, abundancia, comportamiento, reproducción, condiciones de los hábitats y factores de riesgo. También requiere tecnologías capaces de mejorar los procesos de monitoreo, identificación, seguimiento y restauración.

La propia Ley General de Vida Silvestre reconoce esta relación en diversas disposiciones.

El artículo 5 establece que la política nacional en materia de vida silvestre debe considerar la aplicación del conocimiento científico, técnico y tradicional disponible como base para el desarrollo de actividades relacionadas con la conservación y el aprovechamiento sustentable.

Asimismo, ordena promover la investigación para conocer el valor ambiental, cultural y económico de la vida silvestre como bien estratégico para la nación.

De igual manera, el artículo 21 dispone que la Secretaría promoverá, en coordinación con la Secretaría de Educación Pública y otras autoridades competentes, programas de educación ambiental, capacitación, formación profesional e investigación científica y tecnológica para apoyar las actividades de conservación y aprovechamiento sustentable de la vida silvestre y su hábitat.

Existe, por tanto, una lógica clara dentro del ordenamiento: la conservación de la vida silvestre debe apoyarse en conocimiento, investigación, capacitación e innovación.

El artículo 22 forma parte de esa arquitectura. Su finalidad es precisamente fortalecer el vínculo entre la política ambiental y la política científica mediante el apoyo de proyectos, reconocimientos y estímulos que contribuyan al desarrollo de conocimientos e instrumentos útiles para la conservación.

Por ello, mantener en la legislación una denominación institucional que ya no corresponde con la estructura vigente puede generar falta de precisión normativa y restar claridad a los mecanismos de coordinación previstos por la propia ley.

Las leyes deben reflejar de manera precisa la organización institucional vigente.

Cuando una dependencia desaparece, se transforma o sus atribuciones son asumidas por una nueva institución, resulta necesario armonizar las referencias contenidas en otros ordenamientos para evitar disposiciones formalmente desactualizadas.

En este caso, la modificación propuesta es particularmente sencilla. Se mantiene íntegramente el contenido sustantivo del artículo 22 y únicamente se sustituye la denominación institucional.

Con esta modificación se preserva la intención original del legislador: fomentar la coordinación entre la autoridad ambiental y la autoridad responsable de la política científica y tecnológica.

Al mismo tiempo, se actualiza el marco jurídico para que dicha coordinación pueda desarrollarse con una referencia institucional correcta y vigente.

La reforma resulta también congruente con el carácter transversal de la conservación de la biodiversidad.

Los desafíos que enfrenta la vida silvestre requieren colaboración entre distintas disciplinas e instituciones. La investigación científica puede contribuir al desarrollo de sistemas de monitoreo de especies, modelos de conservación, métodos de restauración, herramientas de información geográfica, tecnologías para identificar ejemplares y mecanismos para evaluar los efectos de las actividades humanas sobre los hábitats.

Asimismo, la innovación tecnológica puede facilitar la recopilación y análisis de datos, mejorar la vigilancia

y generar información que permita orientar de mejor manera la toma de decisiones.

Por ello, la coordinación entre las instituciones ambientales y científicas no constituye un aspecto accesorio de la política de conservación.

Es una condición necesaria para contar con herramientas cada vez más eficaces frente a los retos que enfrenta la biodiversidad.

La Ley General de Vida Silvestre incluso contempla un Subsistema Nacional de Información sobre la Vida Silvestre cuyo objeto es registrar, organizar, actualizar y difundir información relacionada con la conservación y aprovechamiento sustentable, incluyendo planes, programas, proyectos, información científica, inventarios, estadísticas y datos sobre especies y hábitats.

Esto demuestra la importancia que el propio ordenamiento concede a la generación y utilización de conocimiento.

Actualizar el artículo 22 contribuye a fortalecer esa misma lógica institucional. La iniciativa no pretende modificar el modelo de conservación vigente ni alterar la distribución de competencias entre órdenes de gobierno.

Se trata de una reforma de armonización legislativa, orientada a garantizar que la norma mencione correctamente a la institución responsable de colaborar en materia de ciencia, humanidades, tecnología e innovación.

La actualización normativa es también una cuestión de certeza jurídica. Una legislación moderna debe evitar referencias a instituciones que han dejado de existir bajo la denominación prevista originalmente y procurar que sus disposiciones mantengan correspondencia con la estructura administrativa vigente.

La conservación de la vida silvestre requiere políticas públicas actualizadas, pero también necesita leyes actualizadas. No tendría sentido promover innovación científica desde una disposición que conserva una referencia institucional que ya no responde a la organización actual del Estado mexicano.

Por ello, esta reforma busca realizar una corrección puntual, pero necesaria. Al sustituir la referencia al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología por la Secretaría de Ciencia, Humanidades, Tecnología e Innovación, se fortalece la congruencia de la Ley General de Vida Silvestre y se mantiene vigente el mandato de coordinación entre ciencia y conservación.

La propuesta reafirma además que la protección de la biodiversidad debe construirse con evidencia, investigación, conocimiento y tecnología.

México posee una extraordinaria riqueza biológica y su conservación exige aprovechar las capacidades científicas del país.

Fortalecer la coordinación institucional permite avanzar hacia políticas públicas mejor informadas y hacia instrumentos más eficaces para proteger especies y hábitats.

Por lo anteriormente expuesto, se propone reformar el artículo 22 de la Ley General de Vida Silvestre, con el propósito de sustituir la referencia al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología por la Secretaría de Ciencia, Humanidades, Tecnología e Innovación, armonizando con ello el ordenamiento con la estructura vigente de la administración pública federal y preservando la coordinación necesaria entre la política científica y la conservación de la vida silvestre.

Planteamiento del problema

La Ley General de Vida Silvestre establece un marco de coordinación entre las autoridades ambientales y las instituciones responsables de impulsar el desarrollo científico y tecnológico del país, reconociendo que la generación de conocimiento constituye una herramienta indispensable para la conservación y el aprovechamiento sustentable de la vida silvestre y sus hábitats.

En particular, el artículo 22 dispone actualmente que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, en coordinación con el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, así como con otras dependencias o entidades de los distintos órdenes de gobierno, promoverá el apoyo de proyectos y el otorgamiento de reconocimientos y estímulos que contribuyan al desarrollo de conocimientos e instrumentos para la conservación

y aprovechamiento sustentable de la vida silvestre y su hábitat.

El problema radica en que esta disposición mantiene una referencia institucional que ya no corresponde con la estructura vigente de la administración pública federal.

La transformación de la estructura gubernamental en materia científica hace necesario que las leyes federales que todavía contienen referencias al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología sean armonizadas para identificar correctamente a la autoridad que actualmente ejerce las atribuciones correspondientes.

Esta situación no representa únicamente una cuestión de denominación.

Las referencias institucionales contenidas en las leyes tienen como finalidad identificar con claridad a las autoridades responsables de participar en la ejecución de sus disposiciones. Cuando una norma conserva el nombre de una institución que ya no corresponde a la organización administrativa vigente, se produce una discordancia entre el texto legislativo y la realidad institucional bajo la cual debe aplicarse.

En el caso del artículo 22, dicha desactualización adquiere especial relevancia porque la disposición establece un mecanismo concreto de coordinación interinstitucional.

La autoridad ambiental debe contar con una contraparte claramente identificada para promover proyectos, reconocimientos y estímulos dirigidos al desarrollo de conocimientos e instrumentos en materia de vida silvestre.

Mantener una referencia institucional desactualizada resulta además incongruente con otras disposiciones de la propia Ley General de Vida Silvestre, que reconocen expresamente la importancia de la investigación científica y tecnológica para alcanzar sus objetivos.

El artículo 5 incorpora dentro de los principios de la política nacional en materia de vida silvestre la aplicación del conocimiento científico, técnico y tradicional disponible y la difusión de investigaciones relacionadas con la conservación y el aprovechamiento sustentable.

Por su parte, el artículo 21 establece mecanismos de coordinación para promover programas de educación ambiental, capacitación, formación profesional e investigación científica y tecnológica que apoyen las actividades de conservación y aprovechamiento sustentable de la vida silvestre y su hábitat.

Por ello, resulta necesario que el artículo específicamente encargado de vincular la política de conservación con la institución responsable de la política científica federal se encuentre plenamente actualizado.

La problemática que se pretende atender no deriva de una ausencia de atribuciones en materia de investigación científica, ni requiere crear una nueva facultad para las autoridades.

El contenido sustantivo del artículo 22 continúa siendo pertinente.

Lo que ha quedado desactualizado es la identificación de una de las instituciones encargadas de hacer posible la coordinación prevista por el legislador. Esta diferencia es importante, pues permite que la solución legislativa sea proporcional al problema identificado.

No es necesario modificar los objetivos del artículo, crear nuevos órganos, establecer procedimientos adicionales ni generar nuevas cargas administrativas. Basta con armonizar la denominación de la institución para que el texto legal corresponda con la estructura vigente.

La permanencia de referencias institucionales desactualizadas también afecta la calidad del orden jurídico.

Una legislación clara debe procurar congruencia entre sus disposiciones y las instituciones encargadas de aplicarlas. La actualización de estas referencias forma parte del proceso permanente de armonización que requiere cualquier sistema jurídico ante modificaciones en la organización de la administración pública.

En materia ambiental esta actualización resulta especialmente pertinente, pues la protección de la vida silvestre requiere una estrecha relación entre ciencia, tecnología, información y toma de decisiones.

La conservación de especies y hábitats depende de la generación de conocimiento sobre poblaciones, distri-

bución, amenazas, procesos ecológicos y condiciones ambientales, así como del desarrollo de instrumentos que permitan mejorar su monitoreo, recuperación y aprovechamiento sustentable.

Por ello, la coordinación establecida en el artículo 22 conserva plenamente su razón de ser.

Precisamente porque dicha coordinación continúa siendo necesaria, también debe actualizarse la identificación de las autoridades que participan en ella.

En consecuencia, el problema jurídico puede sintetizarse de la siguiente manera: el artículo 22 de la Ley General de Vida Silvestre conserva la referencia al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, generando una falta de armonización entre el texto vigente de la ley y la actual estructura institucional federal en materia de ciencia, humanidades, tecnología e innovación.

La reforma propuesta atiende directamente esta situación mediante la sustitución de dicha referencia por la Secretaría de Ciencia, Humanidades, Tecnología e Innovación, sin modificar la finalidad ni el alcance sustantivo de la disposición.

De esta manera, se busca otorgar mayor claridad y congruencia al ordenamiento, mantener actualizados sus mecanismos de coordinación y garantizar que la vinculación entre ciencia y conservación de la vida silvestre se encuentre correctamente reflejada en la legislación federal.

La propuesta legislativa

Para mayor claridad de lo expuesto me permito presentar un cuadro comparativo:

Ley General de Vida Silvestre

TEXTO ACTUAL	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE Artículo 22. La Secretaría, en coordinación con el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología y otras Dependencias o Entidades de los distintos órdenes de gobierno, promoverá el apoyo de proyectos y el otorgamiento de reconocimientos y estímulos, que contribuyan al desarrollo de conocimientos e instrumentos para la conservación y aprovechamiento sustentable de la vida silvestre y su hábitat.	DEBE DECIR Artículo 22. La Secretaría, en coordinación con la Secretaría de Ciencia, Humanidades, Tecnología e Innovación y otras Dependencias o Entidades de los distintos órdenes de gobierno, promoverá el apoyo de proyectos y el otorgamiento de reconocimientos y estímulos, que contribuyan al desarrollo de conocimientos e instrumentos para la conservación y aprovechamiento sustentable de la vida silvestre y su hábitat.

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado me permito proponer la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto

Artículo Único. Por el que se reforma el artículo 22 de la Ley General de Vida Silvestre, para quedar como sigue:

Artículo 22. La Secretaría, en coordinación con la Secretaría de Ciencia, Humanidades, Tecnología e Innovación y otras Dependencias o Entidades de los distintos órdenes de gobierno, promoverá el apoyo de proyectos y el otorgamiento de reconocimientos y es-

tímulos, que contribuyan al desarrollo de conocimientos e instrumentos para la conservación y aprovechamiento sustentable de la vida silvestre y su hábitat.

Artículo Transitorio

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

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 1 de septiembre de 2026.

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (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 Irais Ballesteros Mancilla, MOVIMIENTO CIUDADANO.

Secretaría General

Secretaría de Servicios Parlamentarios

Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados

Director: Juan Luis Concheiro Bórquez, **Edición:** Casimiro Femat Saldivar, 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/>