



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXVI LEGISLATURA
SOBERANÍA Y JUSTICIA SOCIAL

Diario de los Debates

ÓRGANO OFICIAL DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS
DEL CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Segundo Periodo de Sesiones Ordinarias del Primer Año de Ejercicio

Director General de Crónica y Gaceta Parlamentaria Gilberto Becerril Olivares	Presidente Diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna	Directora del Diario de los Debates Eugenia García Gómez
Año I	Ciudad de México, miércoles 12 de febrero de 2025	Sesión 6 Apéndice I

SUMARIO

INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO Y PROPOSICIONES CON PUNTO DE ACUERDO

Comunicación de la Presidencia de la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados, por la que informa el turno que corresponde a diversas iniciativas con proyecto de decreto y proposiciones con punto de acuerdo registradas en el orden del día del miércoles 12 de febrero de 2025, de conformidad con los artículos 100, numeral 1, 102, numeral 3, y 299, numeral 2, del Reglamento de la Cámara de Diputados. 7

INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO

LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES

Del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena, la iniciativa 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. **Se turna a la Comisión de Comunicaciones y Transportes, para dictamen.** 9

LEY GENERAL DE SALUD

Del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena, la iniciativa 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. **Se turna a la Comisión de Comunicaciones y Transportes, para dictamen.** 15

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena, la iniciativa 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. **Se turna a la Comisión de Comunicaciones y Transportes, para dictamen.** 20

LEY DEL INSTITUTO DE SEGURIDAD Y SERVICIOS SOCIALES DE LOS TRABAJADORES DEL ESTADO

Del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena, la iniciativa 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. **Se turna a la Comisión de Comunicaciones y Transportes, para dictamen.** 25

LEY DEL SEGURO SOCIAL

Del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena, la iniciativa 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. **Se turna a la Comisión de Comunicaciones y Transportes, para dictamen.** 30

LEY FEDERAL DEL TRABAJO

Del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena, la iniciativa 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. **Se turna a la Comisión de Comunicaciones y Transportes, para dictamen.** 35

LEY GENERAL DE PROTECCIÓN CIVIL

Del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena, la iniciativa 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. **Se turna a la Comisión de Comunicaciones y Transportes, para dictamen.** 41

LEY GENERAL DE RESPONSABILIDADES ADMINISTRATIVAS

Del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena, la iniciativa 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. **Se turna a la Comisión de Comunicaciones y Transportes, para dictamen.** 46

CÓDIGO PENAL FEDERAL

Del diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena, la iniciativa 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. **Se turna a la Comisión de Comunicaciones y Transportes, para dictamen.** 51

LEY DE INGRESOS DE LA FEDERACIÓN PARA EL EJERCICIO FISCAL DE 2025

Del diputado Yerico Abramo Masso, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, la iniciativa que reforma el artículo 21 de Ley de Ingresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal de 2025. **Se turna a la Comisión de Hacienda y Crédito Público, para dictamen.** 56

LEY DE COORDINACIÓN FISCAL

Del diputado Yerico Abramo Masso, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, la iniciativa que reforma el artículo 2o. de la Ley de Coordinación Fiscal, en materia de movilidad, seguridad e infraestructura. **Se turna a la Comisión de Hacienda y Crédito Público, para dictamen.** 59

LEY SOBRE EL CONTRATO DE SEGURO

Del diputado Yerico Abramo Masso, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, la iniciativa que adiciona un artículo 162 Bis a la Ley Sobre el Contrato de Seguro, en materia de salud. **Se turna a la Comisión de Hacienda y Crédito Público, para dictamen.** 62

LEY GENERAL PARA LA DETECCIÓN OPORTUNA DEL CÁNCER EN LA INFANCIA Y LA ADOLESCENCIA

De diversos diputados integrantes del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, la iniciativa que reforma el artículo 5o. de la Ley General para la Detección Oportuna del Cáncer en la Infancia y la Adolescencia, en materia de los principios rectores de universalidad, oportunidad, integralidad y gratuidad. **Se turna a la Comisión de Salud, para dictamen.** 66

LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE

Del diputado Ernesto Núñez Aguilar, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, la iniciativa que adiciona un artículo 160 Bis a la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente. **Se turna a la Comisión de Medio Ambiente y Recursos Naturales, para dictamen.** 69

CÓDIGO PENAL FEDERAL

De los diputados Eruviel Ávila Villegas, Carlos Alberto Puente Salas y diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, la iniciativa que adiciona diversas disposiciones del Código Penal Federal. **Se turna a la Comisión de Justicia, para dictamen.** 73

LEY DE FISCALIZACIÓN Y RENDICIÓN DE CUENTAS DE LA FEDERACIÓN

De los diputados Javier Octavio Herrera Borunda y Carlos Alberto Puente Salas, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, la iniciativa que reforma y adiciona los artículos 103 y 104 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación. **Se turna a la Comisión de Transparencia y Anti-corrupción, para dictamen.** 73

PROPOSICIONES CON PUNTO DE ACUERDO

EXHORTO AL TSA A FIN DE ASEGURAR QUE EL TRIBUNAL UNITARIO AGRARIO DISTRITO 43 PERMANEZCA EN SU SEDE ACTUAL

De la diputada Blanca Araceli Narro Panameño, del Grupo Parlamentario de Morena, la proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta al TSA, a que la magistrada presidenta Claudia Dinorah Velázquez González deje de lado sus intereses personales y realice las acciones a que haya lugar, a fin de asegurar que el Tribunal Unitario Agrario Distrito 43 permanezca en su sede actual, así como exigir al Tribunal Superior Agrario otorgue certeza y seguridad jurídica y elimine todas las barreras que impidan el cabal ejercicio del derecho a la justicia pronta y expedita. **Se turna a la Comisión de Justicia, para dictamen.** 84

SE REVISEN LOS ALCANCES DEL USO DE LA GRAFOLOGÍA COMO PRUEBA PERICIAL

Del diputado Sergio Mayer Bretón, del Grupo Parlamentario de Morena, proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta a las fiscalías y poderes judiciales de las entidades federativas, a revisar los alcances del uso de la grafología como prueba pericial. **Se turna a la Comisión de Justicia, para dictamen.** 85

EXHORTO A LA SENER, A PROMOVER EL USO DE HIDRÓGENO VERDE EN LA INDUSTRIA ENERGÉTICA

De la diputada Alejandra Chedraui Peralta, del Grupo Parlamentario de Morena, proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta a la Sener, a promover el uso de hidrógeno verde en los diversos sectores de la industria energética, que permita transitar al uso de energías limpias. **Se turna a la Comisión de Energía, para dictamen.**

88

CAMPAÑAS QUE PROMUEVAN LA IMPORTANCIA DEL USO DE LA MODA SOSTENIBLE

De la diputada Alejandra Chedraui Peralta, del Grupo Parlamentario de Morena, la proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta a la Semarnat, a diseñar e implementar campañas que promuevan la importancia del uso de la moda sostenible. **Se turna a la Comisión de Medio Ambiente y Recursos Naturales, para dictamen.**

90

SE IMPLEMENTEN Y FINANCIEN LOS PROTOCOLOS ESPECIALIZADOS PARA LA ATENCIÓN Y PROTECCIÓN DE NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES MIGRANTES

De la diputada Margarita Ester Zavala Gómez del Campo y diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, la proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta a diversas autoridades, a implementar, fortalecer y financiar los protocolos especializados para la atención y protección de niñas, niños y adolescentes migrantes, salvaguardando el principio del interés superior de la niñez. **Se turna a la Comisión de Asuntos Migratorios, para dictamen.** . . .

95

EXHORTO AL GOBERNADOR DE NUEVO LEÓN, A CREAR Y DISEÑAR POLÍTICAS PÚBLICAS PARA ATENDER A LA POBLACIÓN MIGRANTE

De la diputada Annia Sarahí Gómez Cárdenas, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, la proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta al gobernador de Nuevo León, a crear y diseñar políticas públicas para atender a la población migrante que se encuentra en el estado y que llegarán en próximos días a consecuencia de las medidas migratorias adoptadas por el presidente de los Estados Unidos de América. **Se turna a la Comisión de Asuntos Migratorios, para dictamen.**

96

SE ATIENDA LA EMERGENCIA AMBIENTAL EN EL MANANTIAL DE MEXICALTONGO Y EL SABINO, UBICADOS EN LOS MUNICIPIOS DE JILOTEPEC Y SOYANIQUILPAN DE JUÁREZ, ESTADO DE MÉXICO

De la diputada María Luisa Mendoza Mondragón, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, la proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta a diversas autoridades, a atender la emergencia ambiental presuntamente relacionada con el derrame de hidrocarburos en el manantial de Mexicaltongo y el Sabino, ubicados en los municipios de Jilotepec y Soyaniquilpan de

Juárez, Estado de México. **Se turna a la Comisión de Medio Ambiente y Recursos Naturales, para dictamen.** **98**

SE APLIQUEN LAS MEDIDAS NECESARIAS DE PROHIBICIÓN DEL ADITIVO ALIMENTARIO ERITROSINA EN LA ELABORACIÓN DE ALIMENTOS, BEBIDAS, MEDICAMENTOS Y DULCES

De la diputada María Luisa Mendoza Mondragón, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, la proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta a la Secretaría de Salud, a través de la Cofepris, a aplicar las medidas necesarias de prohibición del aditivo alimentario eritrosina, en la elaboración de alimentos, bebidas, medicamentos y dulces, por presuntamente ser precursor de cáncer. **Se turna a la Comisión de Salud, para dictamen.** **102**

EXHORTO A LA CONAGUA Y AL GOBIERNO DEL ESTADO DE MÉXICO, A DESTINAR A LOS AYUNTAMIENTOS LOS RECURSOS NECESARIOS PARA SANEAR EL RÍO LERMA - SANTIAGO

Del diputado José Luis Hernández Pérez, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, la proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta a la Conagua y al gobierno del Estado de México, a destinar a los ayuntamientos los recursos necesarios y a trabajar de manera coordinada con ellos para eficientar las acciones que permitan lograr el saneamiento del Río Lerma - Santiago. **Se turna a la Comisión de Recursos Hidráulicos, Agua Potable y Saneamiento, para dictamen.** **105**

EXHORTO A LA SECRETARÍA DE SALUD DE OAXACA Y AL IMSS-BIENESTAR, A RESOLVER LA CRISIS DE SALUD DE DICHO ESTADO

De la diputada María de Fátima García León, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, la proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta a la Secretaría de Salud de Oaxaca y al IMSS-Bienestar, a resolver la crisis de salud de dicho estado y garantizar el derecho humano a la salud de los usuarios de los hospitales. **Se turna a la Comisión de Salud, para dictamen.** **108**

INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO Y PROPOSICIONES CON PUNTO DE ACUERDO

«Comunicación de la Presidencia de la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados.

Con fundamento en los artículos 100, numeral 1, 102, numeral 3, y 299, numeral 2, del Reglamento de la Cámara de Diputados, se informa a la honorable asamblea los turnos dictados a diversas iniciativas con proyecto de decreto y proposiciones con punto de acuerdo registradas en el orden del día del 12 de febrero de 2025 y que no fueron abordadas.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 12 de febrero de 2025.— Diputado Sergio Carlos Gutiérrez Luna (rúbrica), presidente.»

«Iniciativas con proyecto de decreto

1. 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.

Turno: Comisión de Comunicaciones y Transportes, para dictamen.

2. 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.

Turno: Comisión de Comunicaciones y Transportes, para dictamen.

3. 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.

Turno: Comisión de Comunicaciones y Transportes, para dictamen.

4. 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.

Turno: Comisión de Comunicaciones y Transportes, para dictamen.

5. 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.

Turno: Comisión de Comunicaciones y Transportes, para dictamen.

6. 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.

Turno: Comisión de Comunicaciones y Transportes, para dictamen.

7. 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.

Turno: Comisión de Comunicaciones y Transportes, para dictamen.

8. 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.

Turno: Comisión de Comunicaciones y Transportes, para dictamen.

9. 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.

Turno: Comisión de Comunicaciones y Transportes, para dictamen.

10. Que reforma el artículo 21 de Ley de Ingresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal de 2025, a cargo del diputado Yerico Abramo Masso, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.

Turno: Comisión de Hacienda y Crédito Público, para dictamen.

11. Que reforma el artículo 2o. de la Ley de Coordinación Fiscal, en materia de movilidad, seguridad e infraestructura, a cargo del diputado Yerico Abramo Masso, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.

Turno: Comisión de Hacienda y Crédito Público, para dictamen.

12. Que adiciona un artículo 162 Bis a la Ley Sobre el Contrato de Seguro, en materia de salud, a cargo del diputado Yerico Abramo Masso, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.

Turno: Comisión de Hacienda y Crédito Público, para dictamen.

13. Que reforma el artículo 5o. de la Ley General para la Detección Oportuna del Cáncer en la Infancia y la Adolescencia, en materia de los principios rectores de universalidad, oportunidad, integralidad y gratuidad, suscrita por diversos diputados integrantes del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano.

Turno: Comisión de Salud, para dictamen.

14. Que adiciona un artículo 160 Bis a la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, a cargo del diputado Ernesto Núñez Aguilar, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México.

Turno: Comisión de Medio Ambiente y Recursos Naturales, para dictamen.

15. Que adiciona diversas disposiciones del Código Penal Federal, suscrita por los diputados Eruviel Ávila Villegas, Carlos Alberto Puente Salas y diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México.

Turno: Comisión de Justicia, para dictamen.

16. Que reforma y adiciona los artículos 103 y 104 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación, suscrita por los diputados Javier Octavio Herrera Borunda y Carlos Alberto Puente Salas, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México.

Turno: Comisión de Transparencia y Anticorrupción, para dictamen.

Proposiciones con punto de acuerdo

1. Con punto de acuerdo, por el que se exhorta al TSA, a que la Magistrada Presidenta Claudia Dinorah Velázquez González deje de lado sus intereses personales y realice las acciones a que haya lugar, a fin de asegurar que el Tribunal Unitario Agrario Distrito 43 permanezca en su sede actual, así como exigir al Tribunal Superior Agrario otorgue certeza y seguridad jurídica y elimine todas las barreras que impidan el cabal ejercicio del derecho a la justicia pronta y expedita, a cargo de la diputada Blanca Araceli Narro Panameño, del Grupo Parlamentario de Morena.

Turno: Comisión de Justicia, para dictamen.

2. Con punto de acuerdo, por el que se exhorta a las Fiscalías y Poderes Judiciales de las entidades federativas, a revisar los alcances del uso de la grafología como prueba pericial, a cargo del diputado Sergio Mayer Bretón, del Grupo Parlamentario de Morena.

Turno: Comisión de Justicia, para dictamen.

3. Con punto de acuerdo, por el que se exhorta a la Sener, a promover el uso de hidrógeno verde en los diversos sectores de la industria energética, que permita transitar al uso de energías limpias, a cargo de la diputada Alejandra Chedraui Peralta, del Grupo Parlamentario de Morena.

Turno: Comisión de Energía, para dictamen.

4. Con punto de acuerdo, por el que se exhorta a la Semarnat, a diseñar e implementar campañas que promuevan la importancia del uso de la moda sostenible, a cargo de la diputada Alejandra Chedraui Peralta, del Grupo Parlamentario de Morena.

Turno: Comisión de Medio Ambiente y Recursos Naturales, para dictamen.

5. Con punto de acuerdo, por el que se exhorta a diversas autoridades, a implementar, fortalecer y financiar los protocolos especializados para la atención y protección de niñas, niños y adolescentes migrantes, salvaguardando el principio del interés superior de la niñez, suscrito por la diputada Margarita Ester Zavala Gómez del Campo y diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

Turno: Comisión de Asuntos Migratorios, para dictamen.

6. Con punto de acuerdo, por el que se exhorta al gobernador de Nuevo León, a crear y diseñar políticas públicas para atender a la población migrante que se encuentra en el estado y que llegarán en próximos días a consecuencia de las medidas migratorias adoptadas por el presidente de los Estados Unidos de América, a cargo de la diputada Annia Sarahí Gómez Cárdenas, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

Turno: Comisión de Asuntos Migratorios, para dictamen.

7. Con punto de acuerdo, por el que se exhorta a diversas autoridades, a atender la emergencia ambiental presuntamente relacionada con el derrame de hidrocarburos en el manantial de Mexicaltongo y el Sabino, ubicados en los municipios de Jilotepec y Soyaniquilpan de Juárez, estado de México, a cargo de la diputada María Luisa Mendoza Mondragón, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México.

Turno: Comisión de Medio Ambiente y Recursos Naturales, para dictamen.

8. Con punto de acuerdo, por el que se exhorta a la Secretaría de Salud, a través de la Cofepris, a aplicar las medidas necesarias de prohibición del aditivo alimentario eritrosina, en la elaboración de alimentos, bebidas, medicamentos y dulces, por presuntamente ser precursor de cáncer, a cargo de la diputada María Luisa Mendoza Mondragón, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México.

Turno: Comisión de Salud, para dictamen.

9. Con punto de acuerdo, por el que se exhorta a la Conagua y al gobierno del estado de México, a destinar a los ayuntamientos los recursos necesarios y a trabajar de manera coordinada con ellos para efficientar las acciones que permitan lograr el saneamiento del Río Lerma Santiago, a

cargo del diputado José Luis Hernández Pérez, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México.

Turno: Comisión de Recursos Hidráulicos, Agua Potable y Saneamiento, para dictamen.

10. Con punto de acuerdo, por el que se exhorta a la Secretaría de Salud de Oaxaca y al IMSS-Bienestar, a resolver la crisis de salud de dicho estado y garantizar el derecho humano a la salud de los usuarios de los hospitales, a cargo de la diputada María de Fátima García León, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano.

Turno: Comisión de Salud, para dictamen.»

INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO

LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES

«Iniciativa 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:

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 Sin Embargo, 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 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 semirremolques 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 semirremolques 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 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 siste-

ma 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 Zataráin, 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 Zataráin, 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.

Zataráin 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 Ruíz, 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 manifes-

tó 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 ex legisladora, 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/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:

TEXTO ACTUAL LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE	DEBE DECIR
<p><i>Sin correlativo</i></p>	<p>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:</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>IV. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, junto con la</p>
	<p>Guardia Nacional, desarrollará programas de capacitación específicos para el monitoreo y control del cumplimiento de estas disposiciones.</p> <p>V. Se establecerán mecanismos de vigilancia y evaluación periódica para medir la efectividad de las medidas implementadas y proponer mejoras continuas.</p>

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-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.

Artículo Transitorio

Único. - La presente Ley entrará en vigor el día siguiente al 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/trailer-es-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

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

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

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

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 5 de febrero de 2025.— Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica).»

Se turna a la Comisión de Comunicaciones y Transportes, para dictamen.

LEY GENERAL DE SALUD

«Iniciativa 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-semirremolque, 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 vi-

da, 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% 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-semirremolque 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 Sin Embargo, 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 semirremolques 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 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 fre-

nado. 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 que 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 Zataráin, 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 Zataráin, 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.

Zataráin 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 Ruíz, 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 minu-

cioso 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 circulan 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

Propuesta legislativa

Para mayor claridad se expone el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO ACTUAL DE LA LEY GENERAL DE SALUD	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE	DEBE DECIR
CAPITULO II Distribución de Competencias	CAPITULO 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:	Artículo 13...
A. ...	A. ...
I. a X. ...	I. a X. ...
B. ...	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-semiremolque, en carreteras y áreas urbanas donde su operación represente un riesgo para la seguridad pública.
C. ...	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 el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Notas

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

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

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

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

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 5 de febrero de 2025.— Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica).»

Se turna a la Comisión de Comunicaciones y Transportes, para dictamen.

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

«Iniciativa 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 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 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-semirremolque, ha llevado a un incremento en la siniestralidad vial. Sta 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 vulnera-

bles 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-semirremolque 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 Sin Embargo, 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 semirremolques. 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 semirremolques 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 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, pue-

de 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 Zataráin, 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 Zataráin, 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.

Zataráin 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 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

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
<p>Artículo 5. Enfoque Sistémico y de Sistemas seguros.</p> <p>Las medidas que deriven de la presente Ley tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los siguientes criterios:</p> <p>I. a IX. ...</p>	<p>Artículo 5. ...</p> <p>...</p> <p>I. a IX. ...</p> <p>X. La promoción de condiciones de movilidad seguras y sustentables, que involucren la coordinación entre diferentes niveles de gobierno y organismos de seguridad.</p> <p>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.</p> <p>XII. La prohibición de la circulación de las mencionadas unidades en carreteras y áreas urbanas.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

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 5o. ...

...

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

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/trailer-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

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

3 <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/trailer-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 5 de febrero de 2025.— Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica).»

Se turna a la Comisión de Comunicaciones y Transportes, para dictamen.

LEY DEL INSTITUTO DE SEGURIDAD Y SERVICIOS SOCIALES DE LOS TRABAJADORES DEL ESTADO

«Iniciativa 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 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 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-semirremolque, 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% 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 autotransporte 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 Sin Embargo, 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, sin embargo, 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 Zataráin, 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 Zataráin, 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.

Zataráin 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 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 circulan 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

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.

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	DEBE DECIR
Artículo 208. El Instituto tendrá las siguientes funciones: I. a VII. ... VIII. Difundir conocimientos y prácticas de previsión social;	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.

IX. a XII.	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 el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Notas

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

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

3 <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/trailer-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 5 de febrero de 2025.— Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica).»

Se turna a la Comisión de Comunicaciones y Transportes, para dictamen.

LEY DEL SEGURO SOCIAL

«Iniciativa 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, diputado federal Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, de 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, presenta 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, 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 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 auto-transporte 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 del 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 trágicos sucesos en nuestras 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 (OMS), 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 (IMSS) 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 seguridad 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:

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 Sin Embargo, 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 traba-

jo 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 semirremolques 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 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 que 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 Zataráin, 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 Zataráin, 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.

Zataráin 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 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 circulan 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

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
<p>DICE</p> <p>DEL INSTITUTO MEXICANO DEL SEGURO SOCIAL</p> <p>CAPÍTULO I DE LAS ATRIBUCIONES, PATRIMONIO Y ÓRGANOS DE GOBIERNO Y ADMINISTRACIÓN</p> <p>Artículo 251. El Instituto Mexicano del Seguro Social tiene las facultades y atribuciones siguientes:</p> <p>I. a VIII. ...</p> <p>IX. Difundir conocimientos y prácticas de previsión y seguridad social;</p> <p>X. a XXXVIII. ...</p>	<p>DEBE DECIR</p> <p>DEL INSTITUTO MEXICANO DEL SEGURO SOCIAL</p> <p>CAPÍTULO I DE LAS ATRIBUCIONES, PATRIMONIO Y ÓRGANOS DE GOBIERNO Y ADMINISTRACIÓN</p> <p>Artículo 251. ...</p> <p>I. a VIII. ...</p> <p>IX. Difundir conocimientos y prácticas de previsión, seguridad social y seguridad vial garantizando el derecho a la vida e integridad física de los derechohabientes, coordinándose con la Guardia Nacional para la</p>
	<p>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.</p> <p>X. a XXXVIII. ...</p>

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

Decreto

Artículo 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 previsión, **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. ...

Artículo Transitorio

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

Notas

- <https://www.sinembargo.mx/4412725/trailer-es-asesinos-muertos-todos-los-dias/>
- <https://www.sinembargo.mx/4412725/trailer-es-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/as-sets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 5 de febrero de 2025.— Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica).»

Se turna a la Comisión de Comunicaciones y Transportes, para dictamen.

LEY FEDERAL DEL TRABAJO

«Iniciativa 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, 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 adicionan diversas disposiciones de la Ley Federal del Trabajo, a fin 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, 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 solo 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 Na-

cional 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.

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:

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 *Sin Embargo*, 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 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. Hay 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

Cito fragmentos del artículo “Tráileres asesinos: muertos todos los días”, de Francisco Ortiz Pinchetti, publicado en *SinEmbargo* 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 de los lesionados. Es decir, ese tipo de vehículos provoca cada año la muerte de no menos de 3 mil 600 mexicanos y deja lesiones a otros 4 mil 800. Muchos de ellos quedan incapacitados de por vi-

da. 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 (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.

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 Alejandra Lagunes Soto Ruiz, 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 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 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 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 https://info-sen.senado.gob.mx/sdsp/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
TITULO CUARTO Derechos y Obligaciones de los Trabajadores y de los Patrones	TITULO CUARTO Derechos y Obligaciones de los Trabajadores y de los Patrones
CAPITULO I Obligaciones de los patrones	CAPITULO I Obligaciones de los patrones
Artículo 132.- Son obligaciones de los patrones: I. a XXXIII. ...	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.

Por todo lo expuesto y fundado me permito proponer el siguiente

Decreto

Único. Se **adicionan** las fracciones XXXIV., XXXV y XXXVI. del artículo 132 de la Ley Federal del Trabajo, para quedar como sigue:

Título Cuarto

Derechos y Obligaciones de los Trabajadores y de los Patrones

Capítulo I

Obligaciones de los Patrones

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.

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

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 5 de febrero de 2025.— Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica).»

Se turna a la Comisión de Comunicaciones y Transportes, para dictamen.

LEY GENERAL DE PROTECCIÓN CIVIL

«Iniciativa 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, 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 adicionan diversas disposiciones de la Ley General de Protección Civil, a fin 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-semirremolque, 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 de 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.

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-semirremolque 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 en las carreteras, sino que también demostrará el compromiso del Estado con la seguridad y el bienestar de sus ciudadanos.

La implantación 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 efecto de esto, 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 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.

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 semirremolques no implica un freno al desarrollo del transporte de mercancías. Hay 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 semirremolques 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

Cito algunos fragmentos del artículo “Tráileres asesinos: muertos todos los días”, de Francisco Ortiz Pinchetti, publicado en *SinEmbargo* 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 co-

merciales; 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 en 2020 había 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 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 Alejandra Lagunes Soto Ruiz, 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 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 https://info-sen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPy_AF.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
Capítulo II De la Protección Civil	Capítulo II De la Protección Civil
Artículo 7. Corresponde al Ejecutivo Federal en materia de protección civil:	Artículo 7. Corresponde al Ejecutivo Federal en materia de protección civil:
I. a IX. ...	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 expuesto y fundado me permito proponer el siguiente

Decreto

Único. Se **adicionan** las fracciones X a XIII al artículo 7o. de la Ley General de Protección Civil, para quedar como sigue:

**Capítulo II
De la Protección Civil**

Artículo 7. Corresponde al Ejecutivo federal en materia de protección civil

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.

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.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 5 de febrero de 2025.— Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, (rúbrica)»

Se turna a la Comisión de Comunicaciones y Transportes, para dictamen.

LEY GENERAL DE
RESPONSABILIDADES ADMINISTRATIVAS

«Iniciativa 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, 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 adicionan diversas disposiciones de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, a fin 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-semirremolque, 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 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.

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 sólo 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.

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:

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 5 mil accidentes viales que provocan muertes 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.

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 ca-

rrerteras 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

Cito algunos fragmentos del artículo “Tráileres asesinos: muertos todos los días”, de Francisco Ortiz Pinchetti, publicado en *SinEmbargo* 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 de los 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 (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 car-

ga 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 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 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 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 https://info-sen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPy AF.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
<p>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, ética y eficiencia que rigen el servicio público. Para la efectiva aplicación de dichos principios, los Servidores Públicos observarán las siguientes directrices:</p> <p>I. a XIII. ...</p> <p>...</p>	<p>Artículo 7.</p> <p>I. a XIII. ...</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>...</p>

Por todo lo expuesto y fundado me permito proponer el siguiente

Decreto

Único. Se **adicionan** las fracciones XIV y XV al artículo 7 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-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.

...

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.sinembargo.mx/4412725/trailer-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

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

3 <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/trailer-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 5 de febrero de 2025.— Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica).»

Se turna a la Comisión de Comunicaciones y Transportes, para dictamen.

CÓDIGO PENAL FEDERAL

«Iniciativa 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, 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 Mexi-

canos; 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 adicionan el título vigésimo séptimo al libro segundo y los artículos 430, 431, 432 y 433 del Código Penal Federal, a fin 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-semirremolque, 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 de 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 Constitución 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 al Código Penal Federal el título vigésimo séptimo, 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 implantado 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:

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 5 mil accidentes viales que provocan muertes 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.

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

Cito algunos fragmentos del artículo “Tráileres asesinos: muertos todos los días”, de Francisco Ortiz Pinchetti, publicado en *SinEmbargo* 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 hay 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 en 2020 había 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 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 Alejandra Lagunes Soto Ruiz, 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 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 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 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 https://info-sen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPy AF.pdf

La propuesta legislativa

Para mayor claridad se expone el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO ACTUAL CÓDIGO PENAL FEDERAL	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE	DEBE DECIR
<i>Sin correlativo</i>	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-semirremolque, 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 expuesto y fundado me permito proponer el siguiente

Decreto

Único. - Se **adicionan** el título vigésimo séptimo al libro segundo y los artículos 430 a 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-semirremolque, 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 re-

gularice 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 50 por ciento.

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.

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.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 5 de febrero de 2025.— Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica).»

Se turna a la Comisión de Comunicaciones y Transportes, para dictamen.

LEY DE INGRESOS DE LA FEDERACIÓN PARA EL EJERCICIO FISCAL DE 2025

«Iniciativa que reforma el artículo 21 de Ley de Ingresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal de 2025, a cargo del diputado Yerico Abramo Masso, del Grupo Parlamentario del PRI

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en los artículos 6, numeral 1, fracción I; 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, el que suscribe, Yerico Abramo Masso, diputado federal de la LXVI Legislatura e integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, presenta iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 21 de Ley de Ingresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal de 2025, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros (Condusef)¹ es un organismo efectivo para la protección y defensa de los intereses y derechos de los usuarios ante las instituciones financieras.

De acuerdo con este organismo² el ahorro juega un papel fundamental en la estabilidad financiera y el bienestar de las personas, pues no solo permite enfrentar imprevistos y emergencias económicas con mayor tranquilidad, sino que también abre puertas a oportunidades de inversión y mejora la calidad de vida a largo plazo. Por esta razón, cada 31 de octubre se conmemora el Día Mundial del Ahorro, cuyo objetivo es tomar conciencia de los grandes beneficios que tiene en nuestras finanzas personales y de lo importante que es adquirir este hábito para lograr metas.

En un país como México, fomentar el hábito del ahorro es crucial para reducir la vulnerabilidad financiera y promover una economía más inclusiva y resiliente para todas las personas. En este sentido, el ahorro funge como una herramienta para empoderar a las y los mexicanos a tomar control de su futuro económico y alcanzar las metas personales y familiares que se propongan.

Para entender la importancia del ahorro en la construcción de una economía más fuerte y equitativa, es fundamental analizar cómo se manifiesta este hábito en nuestra vida cotidiana.

La Encuesta Nacional sobre Salud Financiera (Ensafi) 2023, realizada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) y Condusef, ofrece un panorama detallado sobre cómo las y los mexicanos gestionan sus finanzas, con un énfasis especial en sus hábitos de ahorro.

La citada encuesta señala que, solo el 52 por ciento de la población mayor a 18 años tiene algún tipo de ahorro. De éstos, el 55.2 por ciento de los hombres ahorra y sólo el 49.3 por ciento de las mujeres lo hace. Esta diferencia podría deberse a varias razones, incluyendo las responsabilidades financieras dentro del hogar y las oportunidades económicas que varían entre géneros. En muchas familias mexicanas, las mujeres pueden tener un rol predominante en el manejo de los gastos del hogar, lo que puede limitar su capacidad de ahorro personal.

Por otra parte, la misma encuesta señala que la cantidad que las y los mexicanos logran ahorrar varía mucho, pues solo el 10.3 por ciento tiene ahorros equivalentes a más de 3 meses de sus ingresos. La mayoría ahorra cantidades menores.

Lo anterior habla de la capacidad de las y los mexicanos para enfrentar emergencias financieras. Pues tener ahorros equivalentes a más de 3 meses de ingresos es una meta recomendada por muchas personas expertas en el tema, ya que proporciona un colchón en caso de pérdida de empleo o gastos inesperados. No obstante, la realidad muestra que la mayoría de las personas están lejos de alcanzar esta meta, lo que evidencia la vulnerabilidad financiera de muchas familias mexicanas.

Por otra parte, la misma fuente indica que el lugar donde vives también influye en tus hábitos de ahorro. Por ejemplo, en Sonora, el 67.6 por ciento de las personas ahorra, mientras que en Chiapas solo lo hace el 35.8 por ciento. Estas diferencias pueden deberse a las condiciones económicas locales y el acceso a servicios financieros. Las regiones más prósperas tienden a tener una mayor proporción de personas que ahorran, ya que tienen mayores ingresos y mejor acceso a Bancos y servicios financieros.

Las diferencias regionales también pueden reflejar la variedad de culturas financieras y actitudes hacia el dinero. En algunas áreas, la cultura del ahorro puede estar más arraigada, mientras que, en otras, la gente puede depender más de la economía informal y el gasto inmediato.

En México la forma de ahorrar es muy diversa, mientras algunos lo hacen de manera formal el (43 por ciento) a través de instituciones financieras utilizando diversos productos financieros para gestionar su dinero, entre los cuales se encuentran: cuenta de nómina 28 por ciento, cuentas de ahorro 18 por ciento, cuentas de retiro o afore 17 por ciento, cuentas o tarjetas de apoyo del gobierno 15 por ciento,

seguros 7 por ciento, Cetes/inversión 1 por ciento, cajas de ahorro 16 por ciento. Asimismo, existe otro sector de la población (41 por ciento) que recurren a métodos más tradicionales que son considerados informales entre éstos se encuentra el Ahorro en casa 74 por ciento, Tandas 22 por ciento y Cajas de ahorro 16 por ciento.

Uno de los factores que inhibe el ahorro formal en nuestro país, lo constituye la tasa de retención anual que se incluye cada año en la Ley de Ingresos de la Ley de Ingresos de la Federación, que para el Ejercicio Fiscal de 2025 establece en el artículo 21 que: durante el ejercicio fiscal de 2025 la tasa de retención anual a que se refieren los artículos 54 y 135 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta será del 0.50 por ciento.

Al respecto de esta disposición y para tener una mayor referencia de la misma, haremos una revisión de ésta en los últimos años.

En la Iniciativa de Ley de Ingresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2022, el Titular del Poder Ejecutivo Federal, propuso en el artículo 21 que: durante el ejercicio fiscal de 2022 la tasa de retención anual a que se refieren los artículos 54 y 135 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta será del 0.08 por ciento. ...

La propuesta fue aprobada en sus términos.

Para el Ejercicio Fiscal 2023 el titular del Ejecutivo Federal propuso en la misma Ley duplicar esta tasa por lo que el artículo 21. quedó de la siguiente manera: durante el ejercicio fiscal de 2023 la tasa de retención anual a que se refieren los artículos 54 y 135 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta será del 0.15 por ciento. ...

Dicha propuesta fue aprobada en sus términos.

Por otra parte, para el Ejercicio Fiscal de 2024, el titular del Ejecutivo federal propuso en el artículo 21 de la Ley de Ingresos que: durante el ejercicio fiscal de 2024 la tasa de retención anual a que se refieren los artículos 54 y 135 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta será del 1.48 por ciento. La metodología para calcular dicha tasa es la siguiente:

En la discusión del dictamen presentado por la Comisión de Hacienda y Crédito Público de la Cámara de Diputados, se presentaron diversas reservas a este artículo 21 con la intención de reducir la tasa de retención anual y finalmente se evitó un golpe a la economía de miles de ahorradores,

aprobándose que dicha tasa quedara en 0.50 por ciento. Lo anterior, significó que por cada mil pesos de rendimiento ya no se cobrarán 14.8 pesos, sino solo 5 pesos.

En aquella ocasión, al modificar la tasa de retención anual de 1.48 al 0.5, por ciento, es decir, la tercera parte de lo que se pretendía cobrar a los ahorradores, los mexicanos hubieran tenido que pagar más de 328 millones de pesos y con la modificación se estimaba que pagarían menos de 109 millones de pesos, es decir, se ahorrarían más de 220 millones de pesos que irán directo al bolsillo de las familias mexicanas para que tengan una mejor educación, para que tengan una mejor alimentación, mejor salud y que sus planes financieros pronostiquen una mejor calidad de vida para todos los mexicanos.³

Los incrementos en la mencionada tasa de retención anual son un castigo para el ahorro y es contrario a las necesidades de inversión del gobierno ya que lo hace vulnerable al depender del ahorro extranjero. Debe crear incentivos para que pueda aumentar el ahorro en el país y no castigarlo con ese aumento.⁴

Al revisar la evolución de la disposición incluida en el artículo 21 de la Ley de Ingresos de la Federación, consideramos que una tasa de retención anual sobre el ahorro del 0.15 por ciento es adecuada, porque su monto es tal que permite al Ejecutivo Federal contar con recursos para sus funciones y su monto no desincentiva el ahorro de las y los mexicanos.

Para una mejor identificación de la propuesta se presenta el siguiente cuadro comparativo.

Ley de Ingresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal de 2025

Texto propuesto en el Dictamen DICE:	Propuesta de Modificación DEBE DECIR:
<p>Artículo 21. Durante el ejercicio fiscal de 2025 la tasa de retención anual a que se refieren los artículos 54 y 135 de la Ley del Impuesto sobre la Renta será del 0.50 por ciento. La metodología para calcular dicha tasa es la siguiente:</p> <p>I. a VI. ...</p>	<p>Artículo 21. Durante el ejercicio fiscal de 2025 la tasa de retención anual a que se refieren los artículos 54 y 135 de la Ley del Impuesto sobre la Renta será del 0.15 por ciento. La metodología para calcular dicha tasa es la siguiente:</p> <p>I. a VI. ...</p>

En virtud de lo anteriormente expuesto, acudo a esta tribuna para someter a la consideración de este pleno y solicitar su respaldo a la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se reforma el artículo 21 de Ley de Ingresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal de 2025

Artículo Único. Se reforma el primer párrafo del artículo 21 de Ley de Ingresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal de 2025, para quedar como sigue:

Artículo 21. Durante el ejercicio fiscal de 2025 la tasa de retención anual a que se refieren los artículos 54 y 135 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta será del **0.15** por ciento. La metodología para calcular dicha tasa es la siguiente:

I. a VI. ...

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.condusef.gob.mx/?p=contenido&idc=433&idcat=1>.

2 https://revista.condusef.gob.mx/wp-content/uploads/2024/10/ahorro_295.pdf.

3 Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, LXV Legislatura, versión estenográfica de la sesión ordinaria del miércoles 18 de octubre de 2023, reanudada el jueves 19, discusión de las reservas de la Ley de Ingresos para 2023.

4 <https://dondinero.mx/notas/se-desincentiva-el-ahorro-con-la-propuesta-fiscal-del-gobierno/>.

Dado en Palacio Legislativo de San Lázaro, a 11 de febrero de 2025.—
Diputado Yericó Abramo Masso (rúbrica).»

Se turna a la Comisión de Hacienda y Crédito Público, para dictamen.

LEY DE COORDINACIÓN FISCAL

«Iniciativa que reforma el artículo 2o. de la Ley de Coordinación Fiscal, en materia de movilidad, seguridad e infraestructura, a cargo del diputado Yerico Abramo Masso, del Grupo Parlamentario del PRI

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 71 fracción II y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en los artículos 6, numeral 1, fracción I; artículos 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, el que suscribe, Yerico Abramo Masso, diputado federal de la LXVI Legislatura e integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, presenta iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 2o. de la Ley de Coordinación Fiscal, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

En reunión de trabajo con el subsecretario de Hacienda y Crédito Público, maestro Édgar Abraham Amador Zamora, en el marco de la discusión de la Ley de Ingresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal de 2025 y ante la reducción del gasto federalizado, propuse que modificáramos la Ley de Coordinación Fiscal para agregar un punto porcentual al gasto participable a efecto de que estados y municipios cuenten con lo que podrían atender problemas de inversiones en infraestructura.

Para dar seguimiento a esta propuesta y dar formalidad a la misma, hoy presento esta Iniciativa de reforma para modificar el artículo 2o. de la citada Ley para agregar un punto porcentual al Fondo General de Participaciones para que éste quede constituido por el 21 por ciento de la recaudación federal participable que obtenga la Federación en el próximo ejercicio fiscal.

La Ley de Coordinación Fiscal¹ tiene por objeto coordinar el sistema fiscal de la Federación con las entidades federativas, así como con los municipios y demarcaciones territoriales, para establecer la participación que corresponda a sus haciendas públicas en los ingresos federales; distribuir entre ellos dichas participaciones; fijar reglas de colaboración administrativa entre las diversas autoridades fiscales; constituir los organismos en materia de coordinación fiscal y dar las bases de su organización y funcionamiento.

De igual forma esta misma Ley señala que la *Secretaría de Hacienda y Crédito Público celebrará convenio con las entidades que soliciten adherirse al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal que establece esta Ley. Dichas entidades participarán en el total de los impuestos federales y en los otros ingresos que señale esta Ley mediante la distribución de los fondos que en la misma se establecen.*

Por otra parte, la citada Ley establece en el primer párrafo de su segundo artículo que *el Fondo General de Participaciones se constituirá con el 20 por ciento de la recaudación federal participable que obtenga la Federación en un ejercicio.*

En la medida en que se fortalezca con mayores recursos a estados y municipios, éstos contarán con mayores posibilidades cumplir con sus planes de desarrollo que al efecto se han trazado.

Es de destacar la enorme dependencia de los estados y municipios de los recursos provenientes de las participaciones federales, que llegan a representar en promedio cerca del 80 por ciento del total de los ingresos de los estados y cerca del 95 por ciento de los municipios. Por lo que, ante la reducción de estas asignaciones presupuestales, ambos órdenes de gobierno se ven muy presionados para poder cubrir los servicios y obra pública y para generar una mejor economía.

Dada la citada reducción, se hace necesario realizar un ajuste en la distribución de los recursos para que los estados estén en posibilidades de cubrir las demandas mínimas de obras y servicios de la población.

Lo anterior, hace evidente la necesidad de hacer ajustes al porcentaje del Fondo General de Participaciones para que éste responda a la nueva realidad que enfrenta nuestro país y con ello estar en posibilidades de mejorar las finanzas públicas de estados y municipios, así como fortalecer su capacidad para brindar más y mejores servicios públicos.

Por otra parte, cabe destacar, como lo señala el Instituto Mexicano para la Competitividad, AC, IMCO,² las entidades federativas generan únicamente el 12 por ciento de sus ingresos, mientras que el 80 por ciento de sus recursos provienen del acuerdo de coordinación fiscal con la Federación, es decir, las entidades no aprovechan sus facultades tributarias. De los 18 impuestos que pueden recaudar, en promedio recaudan 6.

Aunado a lo anterior, Humberto Aguirre,³ director de Gas-to Federalizado, del Centro de Estudios de las Finanzas Pú-blicas sostiene que en el ámbito recaudatorio *se causan dis-torsiones al sistema tributario debido a la pasividad fiscal de las entidades y municipios, así como su resistencia a asumir el costo político del cobro de sus impuestos; tam-poco actualizan los valores catastrales y derechos de agua, al margen de las capacidades de pago, y se atienen histó-ricamente a los recursos que les envía el centro.* Asimismo, señala que, en efecto, los ingresos de algunos de los esta-dos, del sureste, sobre todo, provienen en un 95 por ciento de transferencias federales, el resto son ingresos propios y deuda.

En el siguiente cuadro se presenta las participaciones a en-tidades federativas y municipios durante el periodo 2015-2025, en dicho cuadro se puede observar una tendencia irregular, con incrementos anuales que va desde un -3.2 en el ejercicio fiscal 2021 hasta un 19.7 en el 2023.

CONCEPTO	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
PARTICIPACIONES (PIPA)	991,130	6,914,474	147,586	111,302	919,117	951,452	971,410	1,019,490	1,250,271	1,267,068	1,380,211
CREC. AÑO PREVIO %		11.8	8.4	8.3	13.3	3.4	3.2	10.6	18.7	3.6	6.1
FD DEL FONDO GENRAL PARTICIP	30,307	33,807	37,128	40,687	46,881	47,073	46,070	60,870	61,014	53,138	67,011
PARTICIPACIONES (PIPA)	937,457	712,665	779,625	853,529	865,828	929,329	967,473	1,070,465	1,281,256	1,335,930	1,407,221

En el mismo cuadro se hace la estimación del monto que representa un 1 por ciento del Fondo General de Participaciones. Asimismo, se hace la estimación del monto que hubieran tenido las Participaciones a Entidades Federativas y Municipios en caso de que, en lugar de 20 por ciento, fueran de 21 por ciento. Tan sólo para el ejercicio fiscal 2025 este monto se hubiera incrementado en 67,011 millones de pesos y el monto final hubiera sido de 1,407,221 millones de pesos.

En el mismo sentido, si se divide de forma igualitaria estos 67,011 mdp entre las 32 Entidades Federativas, le tocaría a cada una, un monto de 2,094.1 mdp, con lo que estarían en posibilidades de mejorar sus finanzas y con ello cubrir la demanda de obras y servicios de sus comunidades.

A efecto de tener una idea sobre la recaudación de los principales impuestos locales en las entidades federativas se presenta el siguiente cuadro, en el que se puede identificar que a nivel nacional el promedio de recaudación es de 3,473 pesos por persona. Asimismo se identifica que hay una enorme disparidad en la función recaudatoria de las diversas entidades de nuestro país que van desde los \$848 *per cápita* en Chiapas a los \$8,537 en Quintana Roo.

Las entidades que mayores recursos por persona captan son: Quintana Roo (\$8,537), Ciudad de México (\$8,279), Baja California (\$7,007) Chihuahua (\$6,500), Baja C. Sur (\$6,333) y Nuevo León (\$6,295).

De forma contraria, las entidades que menores recursos por persona captan son: Chiapas (\$848), Oaxaca (\$1,006), Guerrero (\$1,130), Tlaxcala (\$1,351) y Puebla (\$1,591).

En virtud de las citadas estadísticas registradas en nuestro país, adicionalmente se propone que los recursos adicionales resultantes de este 1 por ciento, se asigne a las entidades en función de la recaudación de sus impuestos locales, a mayor recaudación, mayores recursos; con ello se busca llevar algo de justicia fiscal para incentivar y premiar a las entidades que realicen mejor su función recaudatoria.

Estado	Total de Recaudación Local	Impuestos	Derechos	Predial	Agua	Recaudación local per cápita (pesos)	Lugar nacional de recaudación per cápita
Quintana Roo	\$16,507.17	\$8,167.18	\$7,477.19	\$7,297.06	\$3,684.17	\$8,537	1
CDMX	\$77,114.03	\$39,882.30	\$5,745.41	\$22,934.90	\$8,551.42	\$8,279	2
Haja C.	\$76,561.08	\$11,271.25	\$3,280.29	\$7,011.49	\$3,356.08	\$7,007	3
Chihuahua	\$26,143.43	\$10,540.87	\$5,737.33	\$3,082.73	\$5,782.50	\$6,500	4
Haja C. Sur	\$6,471.13	\$2,291.04	\$1,591.31	\$1,042.04	\$1,418.69	\$6,333	5
Nuevo León	\$38,306.67	\$16,002.50	\$8,216.11	\$4,581.07	\$8,653.99	\$6,295	6
Querétaro	\$14,234.59	\$5,618.57	\$2,528.90	\$3,240.52	\$2,846.59	\$5,668	7
Honora	\$12,567.64	\$6,437.84	\$7,661.26	\$7,008.06	\$7,489.89	\$4,183	8
Sinaloa	\$12,063.23	\$3,244.61	\$3,691.26	\$2,243.67	\$2,883.70	\$3,905	9
Campeche	\$3,614.14	\$2,275.33	\$816.81	\$298.73	\$283.77	\$3,816	10
Tamaulipas	\$12,556.35	\$5,265.48	\$2,729.41	\$971.59	\$3,589.76	\$3,509	11
Hermosillo						\$3,473	
Colima	\$2,595.04	\$562.66	\$620.45	\$689.60	\$790.33	\$3,460	12
Jalisco	\$29,564.92	\$11,790.59	\$5,778.68	\$6,243.91	\$5,745.74	\$3,410	13
Coahuila	\$10,784.01	\$3,889.73	\$2,511.72	\$1,361.58	\$2,990.86	\$3,242	14
Aguascalientes	\$4,806.77	\$1,741.73	\$857.92	\$722.46	\$1,404.66	\$3,222	15
Guanajuato	\$19,367.61	\$8,283.11	\$7,051.19	\$3,339.48	\$6,297.47	\$3,083	16
Yucatán	\$7,230.46	\$3,109.42	\$2,195.54	\$1,347.56	\$877.94	\$3,040	17
Zacatecas	\$4,444.00	\$2,126.51	\$1,208.73	\$361.26	\$386.50	\$2,888	18
Nayarit	\$3,326.37	\$1,805.68	\$587.67	\$402.63	\$230.39	\$2,608	19
Durango	\$4,724.43	\$1,995.19	\$1,394.33	\$515.77	\$819.14	\$2,492	20
EDOMEX	\$13,410.67	\$16,805.56	\$11,104.88	\$8,008.72	\$7,616.41	\$2,464	21
San Luis Potosí	\$7,040.92	\$2,973.23	\$1,618.63	\$917.30	\$1,531.76	\$2,454	22
Morlos	\$4,178.97	\$881.28	\$1,307.38	\$349.00	\$1,043.76	\$2,114	23
Michoacán	\$6,562.56	\$1,967.07	\$3,235.04	\$1,548.23	\$1,812.22	\$1,728	24
Hidalgo	\$6,167.17	\$1,608.26	\$1,608.86	\$372.46	\$1,351.46	\$1,716	25
Tabasco	\$1,158.23	\$2,205.55	\$1,368.00	\$363.18	\$221.49	\$1,663	26
Veracruz	\$13,013.16	\$6,867.68	\$3,077.04	\$1,476.69	\$3,297.77	\$1,601	27
Puebla	\$10,446.74	\$4,032.81	\$2,750.68	\$1,572.09	\$2,091.16	\$1,591	28
Tlaxcala	\$1,910.71	\$751.95	\$715.09	\$179.32	\$272.35	\$1,351	29
Guerrero	\$1,079.78	\$1,675.52	\$456.18	\$810.60	\$1,137.49	\$1,130	30
Oaxaca	\$4,309.02	\$1,431.00	\$2,092.47	\$417.10	\$368.38	\$1,006	31
Chiapas	\$4,883.73	\$1,178.83	\$1,883.39	\$200.57	\$1,081.03	\$848	32

Fuente: Elaboración propia con datos de Transparencia Presupuestaria.

Para una mejor identificación de la propuesta se presenta el siguiente cuadro comparativo.

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.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/lcf.htm>.

2 <https://imco.org.mx/hablemos-de-ingresos-en-los-estados/>.

3 <https://comunicacionsocial.diputados.gob.mx/revista/index.php/entrevista/los-estados-solo-recaudan-en-promedio-12-de-sus-ingresos-humberto-aguirre>.

Dado en Palacio Legislativo de San Lázaro, a 11 de febrero de 2025.—
Diputado Yerico Abramo Masso (rúbrica).»

Se turna a la Comisión de Hacienda y Crédito Público, para dictamen.

LEY SOBRE EL CONTRATO DE SEGURO

«Iniciativa que adiciona un artículo 162 Bis a la Ley sobre el Contrato de Seguro, en materia de salud, a cargo del diputado Yerico Abramo Masso, del Grupo Parlamentario del PRI

El que suscribe, diputado Yerico Abramo Masso, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXVI Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 6, numeral 1, fracción I; 76, numeral 1, fracción II; 77, numeral 1, y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona un artículo 162 Bis a la Ley sobre el Contrato de Seguro, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

Según la Comisión Federal de Competencia Económica (Cofece), los seguros de gastos médicos, en adelante SGM, son instrumentos financieros que permiten trasladar resul-

tados económicos negativos ocasionados por daños o riesgos a la salud, de manera que la pérdida económica que enfrenta un individuo se comparta entre un grupo de personas que resisten dichos daños o riesgos de forma colectiva.

En un estudio realizado por la Cofece sobre competencia y libre concurrencia en seguros de gastos médicos, arroja la siguiente información¹:

- 13 millones de personas en nuestro país están cubiertas por SGM, es decir que 10 por ciento de las y los mexicanos tienen un seguro de gastos médicos.
- El mercado de SGM se caracteriza por tener pocos competidores de gran tamaño.
- Las cuatro aseguradoras más grandes concentran 75 por ciento de las primas de SGM. Esta concentración en pocos competidores se observa tanto en los seguros individuales como en los colectivos.
- La dispersión de las primas o precios de las pólizas entre aseguradoras es alta, incluso en el seguro básico estandarizado, que es un producto homogéneo. Ello es indicio de que el mercado no funciona adecuadamente, puesto que la teoría microeconómica predice que en un mercado con competencia perfecta y bienes homogéneos no puede haber discriminación de precios.
- Las primas de las pólizas de SGM tienen una tendencia al alza, lo que está directamente relacionado con el aumento en los costos que experimentan las aseguradoras que se deben, en mayor medida, a los siniestros que pagan a los hospitales.
- Los grandes grupos hospitalarios, que tienen los hospitales de mayor tamaño, son fundamentales en la prestación de servicios para las personas aseguradas. Aunque muchos hospitales pequeños participan en el mercado, en general no disponen de los especialistas y la infraestructura necesarios para atender enfermedades y emergencias complejas y costosas. Los hospitales necesitan estar certificados por el CSG para que las aseguradoras efectúen el pago directo del siniestro.
- En la Ciudad de México, Jalisco, Nuevo León y el Estado de México se concentran 79 por ciento de los hospitales con más de 100 camas y 70 por ciento de los pagos de las aseguradoras. Los precios de los servicios

hospitalarios son significativamente más altos en estas entidades, incluso en padecimientos comunes cuya atención debería ser estándar. Esto podría ser indicio de que las aseguradoras tienen poco poder de negociación en relación con los hospitales más grandes.

- Los costos de cambiar de aseguradora provocan que muchas personas queden atadas a su primera elección de aseguradora (lock-in). Los consumidores que ya tienen un seguro no pueden moverse hacia aseguradoras con planes más atractivos en precios o calidad, lo que daña la competencia.
- Las aseguradoras no están obligadas a reconocer la antigüedad de los clientes que provienen de otras aseguradoras, por lo que los consumidores prefieren mantenerse con la misma aseguradora. Además, las aseguradoras no cubren los padecimientos preexistentes y los periodos de espera para la atención de algunos vuelven a comenzar desde cero. Finalmente, en algunos casos los asegurados pagan penalizaciones por cancelaciones anticipadas, incluso cuando no utilizan la póliza.
- Los SGM son productos complejos en los que los consumidores tienen dificultades para valorar correctamente su relación calidad-precio. De acuerdo con la Encuesta Nacional de Inclusión Financiera (ENIF, 2018), 20 por ciento de los usuarios mexicanos no conocía el costo de la prima del SGM que adquirieron. Ello conduce a que los mercados no funcionen adecuadamente, ya que las aseguradoras no tienen los suficientes incentivos para ofrecer productos con una adecuada relación calidad-precio.
- El factor fundamental que explica la demanda de seguros es la aversión al riesgo del asegurado de sufrir una pérdida financiera a consecuencia de un siniestro. Ello implica que el seguro no cubre el riesgo del siniestro en sí mismo –una enfermedad en este caso– sino la pérdida de riqueza derivada de los costos que supone la restauración de la salud o su tratamiento.

Este estudio en particular revela varios temas como es el tamaño del segmento del mercado de los SGM, además de la concentración en las ciudades más grandes de nuestro país, las consecuencias de cambiarse de aseguradora, y lo complejo de los productos que se ofrecen en este mercado, así como la dificultad para el entendimiento del contenido de los contratos y sus definiciones.

Sobre el segmento del mercado del cual la Cofece, a la cual se refiere como de 13 millones de personas en México, hay que mencionar también lo que la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS) afirma que el número de personas protegidas con un seguro de gastos médicos aumentó 50 por ciento en la última década.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) en su *Anuario estadístico de seguros y fianzas*² informó que para 2022, el mercado de seguros y fianzas estaba conformado por 113 instituciones, 103 instituciones de seguros y 10 instituciones de fianzas. 12 instituciones tenían autorización para operar de forma exclusiva vida, 65 contaban con autorización para operar seguros de no vida y 36 podían operar de forma combinada seguros de vida y no vida. 37 instituciones son especializadas:

- 11 instituciones especializadas en salud.
- 10 instituciones de fianzas.
- 7 instituciones especializadas en seguros de caución.
- 6 instituciones especializadas en seguros de pensiones derivados de las leyes de seguridad social.
- 2 instituciones especializadas en crédito a la vivienda.
- 1 institución especializada en garantía financiera.

La revista *Expansión* señaló en un artículo donde cita a la consultora internacional WTW que los servicios médicos se mantendrán altos en 2025, con una inflación global promedio de 10.4 por ciento a nivel global y de 14.9 por ciento para México, mientras se espera que la inflación médica cierre 2024 en un nivel de 13.3 por ciento en México, reveló la encuesta de Tendencias Médicas Globales 2024 de Willis Towers Watson (WTW).³

Este factor impacta directamente en el precio de los seguros y las primas de los mismos, afectando directamente a las y los usuarios de los SGM, tan sólo en redes sociales se pueden identificar miles de denuncias por incrementos injustificados tanto de estos productos.

El gasto de bolsillo en salud en México es mayor que en cualquier región o país del mundo, 2018 (Porcentaje del gasto total en salud) Estados Unidos de América (EUA), 11 por ciento; Unión Europea, 20 por ciento; Asia, 22 por

ciento; América Latina, 30 por ciento, mientras que en México representó 41 por ciento.

Las cifras al primer semestre de 2024 de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas (CNSF) indican que la cantidad de “unidades aseguradas” (personas) en este producto financiero creció 15.8 por ciento.

De acuerdo con la Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros (Condu-sef), de enero a julio de 2024 las acciones de defensa iniciadas contra aseguradoras en el producto de seguros de gastos médicos mayores llegaron a 3 mil 268, cantidad 8.4 por ciento mayor que lo reportado en los mismos meses de 2023.

Las principales quejas contra los seguros de gastos médicos mayores son negativas en el pago de la indemnización, inconformidad con el tiempo para el pago y también inconformidad por el monto que se les pagó.

Esta cantidad representa 466 denuncias mensuales, además de que hay una cantidad de personas que no denuncian porque los momentos personales y familiares por los que atraviesan por algún suceso de salud delicado o incluso por el fallecimiento del familiar, además de que esta cifra negra o de no víctimas que no denuncian se ve engrosada por quienes tienen alguna fobia a los trámites burocráticos.

El Economista reporta en su publicación del miércoles 21 de agosto de 2024,⁴ especifica que en la página de la Condu-sef está la plataforma Revisa, Compara y Decide, donde cualquier persona que desee conocer los precios de los seguros de gastos médicos mayores puede hacer un ejercicio de comparación para descubrir ese dato.

La publicación da el siguiente ejemplo, para una mujer de 30 años un seguro de gastos médicos puede costarle desde 10 mil 700 hasta 23 mil pesos y si tiene 40 años, el precio ronda entre 16 mil 700 hasta 32 mil 400 pesos.

La diferencia en el precio tiene que ver con las coberturas que se contratan y también con que a mayor edad, mayores son los riesgos de enfrentar enfermedades graves.

A su vez, para un hombre de 30 años el seguro tiene un costo de 10 mil pesos a 18 mil 700 pesos y si su edad es de 40 años el precio rondará entre 15 mil 300 y 24 mil 700, según el simulador de seguros de gastos médicos mayores dentro de Revisa, Compara y Decide de la Condu-sef.

Esta situación se agrava con la edad pues a las personas mayores de 60 años comienzan a vivir una serie de incrementos que reportan crecimientos de más de cien por ciento anual, aun sin haber sufrido alguna siniestralidad, es decir, sin haber usado su seguro de gastos médicos mayores.

Otro de los temas que agravan esta situación es que los usuarios y sus familiares reportan que al momento de tramitar su alta en los hospitales que pertenecen a la red de seguros, surgen pagos que no están incluidos en los contratos y de los cuales no se habían percatado, tales como medicamentos, material de curación, incluso botellas de agua a precios exorbitantes, las denuncias que he recibido en mis redes sociales y correo electrónico, así como en diferentes medios de comunicación, de los cuales hay documentación de sobra, es que existen cobros por pastillas de hasta 20 veces su valor comercial, sólo por mencionar alguno de estos excesos, hay quien afirma que una toalla sanitaria fue vendida en 350 pesos.

En este tema el diario *La Jornada* del 8 de marzo de 2024 narra lo siguiente: “Un paracetamol llega a costar hasta 30 veces más en un hospital privado que en la farmacia de la esquina, y a un paciente con seguro de gastos médicos se le prescriben tres o cuatro fármacos, cuando sólo el antibiótico es indispensable, entre otras situaciones”.⁵

En este mismo sentido, una de las quejas más frecuentes es que los hospitales de la red de seguros están especificados en los contratos, a mayor prestigio de los hospitales a los que se tiene acceso con una determinada póliza, mayor es el costo de la misma, sin embargo, los tabuladores de los doctores de la red de seguros es más baja que el valor comercial promedio, lo que provoca que cuando se requiere de algún especialista que no pertenezca a la red de seguros, el tabulador quede corto para el pago de sus honorarios, por lo que el usuario deberá pagar de manera externa al doctor.

Así pues, resulta que, aunque tengas un seguro de gastos médicos mayores, terminarás pagando por medicinas, material de curación, cirujanos, especialistas, anestesiólogos, además de tu deducible.

En septiembre de 2021, al participar en la conferencia mañanera realizada en el salón Tesorería en Palacio Nacional, Sheffield Padilla señaló que existe un claro aumento en las quejas de los seguros de gastos médicos mayores, así como en los servicios que otorgan algunos hospitales privados.

Detalló que entre las aseguradoras con más quejas se encuentran Metlife, Quálitas y Grupo Nacional Provincial; mientras que en los hospitales se encuentran Star Médica, Hospitales Ángeles, Hospitales Médica Sur, Centro Hospitalario Universidad y Centro Médico del Noreste.

Consideramos que ante la problemática detectada es necesario adicionar un artículo 162 Bis a la Ley sobre el Contrato de Seguro para incluir disposiciones que protejan los derechos de los usuarios de los seguros de gastos médicos.

En virtud de lo anteriormente expuesto, acudo a esta tribuna para someter a consideración de este pleno y solicitar su respaldo a la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se adiciona un artículo 162 Bis a la Ley sobre el Contrato de Seguro

Artículo Único. Se adiciona un artículo 162 Bis a la Ley sobre el Contrato de Seguro, para quedar como sigue:

Artículo 162 Bis. En el caso de las Instituciones de Seguros que operen el ramo de salud y **de gastos médicos deberán cumplir con los criterios señalados en este inciso ya sea por escrito o por algún medio digital convenido por las partes, incluida la composición de los servicios asegurados que de manera ineludible deberá comprender:**

a) **Informar a los asegurados por escrito o a través de cualquier medio convenido por las partes, dentro de los quince días hábiles siguientes, de los cambios en la red de servicios médicos e infraestructura hospitalaria ofrecidos por la Institución de Seguros, los cuales deberán mantenerse de tal forma que sean suficientes para cumplir los contratos suscritos, y**

b) **Ofrecer planes donde el beneficiario pueda elegir médicos distintos a la red de la Institución de Seguros, mediante el pago de la cantidad diferencial que resulte entre el tabulador respectivo de la propia Institución de Seguros y el costo de servicio que le preste el médico conforme a lo pactado.**

c) **La red de servicios médicos, entendida como las doctoras y doctores afiliados a la red de instituciones de seguros a los que se tiene derecho con ese contrato específico, así como los tabuladores para las doctoras y doctores que no pertenezcan a la red;**

d) **Según su especialidad médica, estos tabuladores deberán guardar una proporcionalidad equitativa del tabulador de especialistas que se desempeñen en el o los hospitales a que se tenga derecho con ese contrato específico y que no pertenezcan a la red médica de la institución de seguros, lo que garantizará que el pago a doctores que no pertenezcan a la red, sea competitivo en el mercado médico y así ampliar las posibilidades de contar con buenas y buenos especialistas médicos;**

e) **Especificar los criterios con los que se realizarán los ajustes de aumento o disminución a los contratos de seguros, sus primas, deducibles y coaseguros, del año posterior a la contratación de algún seguro de gastos médicos mayores, ésta puede estar basada en edad, siniestralidad e inflación publicada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, quien tiene la facultad exclusiva de elaborar y publicar los índices nacionales de precios, pero en ningún caso podrán incrementar la inflación del año anterior más 5 por ciento;**

f) **Las pólizas para personas menores de 60 años deberán de contemplar un porcentaje del pago que haga las veces de fondo de pago compensatorio, para que cuando el criterio de aumento de precios sea por edad específicamente más de 60 años, este fondo sirva como amortización del costo de las primas anuales;**

g) **Las personas que tengan veinte años o más con una póliza de seguros de gastos médicos mayores y cumplan los 60 años deben de tener ese fondo de amortización definido en sus contratos, a fin de tener como máximo los incrementos señalados en el inciso e de este apartado;**

h) **Los seguros de gastos médicos mayores deberán incluir en su cobertura medicamentos y material de curación, de esta manera la negociación con los hospitales sobre el precio de estos insumos la realizarán las aseguradoras de manera universal y no los usuarios de manera particular;**

i) **Se deberá garantizar la portabilidad de la antigüedad para que los usuarios puedan cambiar de una aseguradora a otra según sea su interés, y**

j) Las aseguradoras deberán ofrecer todos los productos con sus debidos desgloses para que el usuario pueda decidir de manera informada, conociendo todos los pormenores de cada producto.

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.cofece.mx/wp-content/uploads/2022/12/Estudio-Seguro-de-Gastos-Medicos.pdf>

2 https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/839207/ANUARIO_ESTAD_STICO_DE_SEGUROS_Y_FIANZAS_2022_VF.pdf

3 <https://expansion.mx/economia/2024/11/29/atencion-medica-seguira-siendo-lujo-para-mexicanos-2025>

4 <https://www.eleconomista.com.mx/finanzaspersonales/Se-compran-mas-seguros-de-gastos-medicos-que-debes-revisar-de-este-producto-20240821-0107.html>

5 <https://www.jornada.com.mx/noticia/2024/03/08/economia/aseguradoras-inflan-costos-en-clinicas-privadas-8554>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 12 de febrero de 2025.— Diputado Yerico Abramo Masso (rúbrica).»

Se turna a la Comisión de Hacienda y Crédito Público, para dictamen.

LEY GENERAL PARA LA DETECCIÓN OPORTUNA DEL CÁNCER EN LA INFANCIA Y LA ADOLESCENCIA

«Iniciativa que reforma el artículo 5o. de la Ley General para la Detección Oportuna del Cáncer en la Infancia y la Adolescencia, en materia de los principios rectores de universalidad, oportunidad, integralidad y gratuidad, suscrita por diversos diputados integrantes del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano

Los que suscriben, diputadas y diputados del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXVI Legislatu-

ra, con fundamento en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como el artículo 6, fracción I, y los artículos 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someten a consideración del pleno de la honorable Cámara de Diputados iniciativa con proyecto de decreto con base en la siguiente

Exposición de Motivos

I. Cada año se presentan 300 mil nuevos casos de cáncer en menores de 18 años a nivel mundial, según la Organización Mundial de la Salud (OMS), mientras que en México la cifra asciende a entre 5 mil y 6 mil nuevos casos anualmente, de acuerdo con la Secretaría de Salud.¹

El Estado mexicano tiene la obligación de garantizar servicio a la salud a todos los mexicanos, en particular a las niñas, niños y adolescentes. El artículo 4o. constitucional reconoce el derecho a la salud de las y los mexicanos, asimismo, este derecho se ha ratificado como un compromiso asumido mediante diversos tratados internacionales.

De acuerdo con los datos del Registro de Cáncer en Niños y Adolescentes (RCNA) las tasas de incidencia hasta 2017 fueron: 89.6 nacional, 111.4 en niños y 68.1 en adolescentes. Por grupo de edad, el grupo de 0 a 4 años presentó la mayor tasa de incidencia con 135.8, mientras que el grupo de adolescentes entre los 15 y los 19 años tuvo la menor incidencia con 52.6.

Los estados de la República con mayor tasa de incidencia por cáncer en la infancia de 0 a 9 años son Durango, Colima, Aguascalientes, Sinaloa y Tabasco. En la adolescencia, las entidades con mayor tasa de incidencia por cáncer son Campeche, Colima, Aguascalientes, Nuevo León y Morelos.²

II. El cáncer es una de las principales causas de mortalidad entre niños y adolescentes en todo el mundo. El cáncer infantil comprende numerosos tipos de tumores diferentes que se desarrollan en este grupo de población. Los tipos más comunes son la leucemia, el cáncer cerebral, el linfoma y los tumores sólidos como el neuroblastoma, es por ello que esta enfermedad debe tener una alta prioridad en la salud pública del país. Por lo general, en el cáncer infantil no existe la prevención primaria, ni detección anticipada.

Las defunciones evitables debidas a los cánceres infantiles en los países de ingresos medianos y bajos se producen a consecuencia de la falta de diagnóstico, los diagnósticos incorrectos o tardíos, las dificultades para acceder a la

atención sanitaria, el abandono del tratamiento, la muerte por toxicidad.³

En naciones desarrolladas como Japón, Suecia o Estados Unidos de América (EUA) nueve de cada 10 niños con cáncer reciben tratamiento en fases tempranas brinda una oportunidad de sobrevivir o curarse, en México los menores con esta enfermedad parecen jugarse la vida, la mitad se detecta cuando ya está avanzado por no realizar un diagnóstico oportuno.

Cuando el cáncer es detectado en una fase temprana, es más probable que responda a un tratamiento eficaz, lo que eleva la probabilidad de supervivencia, disminuye el sufrimiento y, a menudo, el tratamiento es más económico y menos intensivo. Por ello, es fundamental establecer correctamente el diagnóstico, porque cada tipo de cáncer requiere un tratamiento distinto que puede incluir cirugía, radioterapia y quimioterapia.⁴

Los esfuerzos deben ir orientados a facilitar las revisiones constantes, a brindar concientización y educación respecto al tema para lograr diagnósticos tempranos que faciliten acceder a tratamientos exitosos, sin dejar de lado todo el andamiaje legal necesario para que, una vez detectada la enfermedad en el menor, se le pueda brindar un tratamiento adecuado, amplio e integral que abone a una recuperación progresiva y de calidad.

En México se estima que cada año 70 por ciento de los casos se detectan en etapas avanzadas, por lo que la tasa de supervivencia se encuentra en alrededor de 57 por ciento, de acuerdo con datos de la Secretaría de Salud; por otro lado, 65 por ciento de los casos se diagnostican en etapas avanzadas, causando más de 2 mil 300 muertes anuales. La supervivencia global a 5 años oscila alrededor del 40 por ciento, en nuestro país es de aproximadamente 56 por ciento.⁵

El tratamiento de un niño menor a 18 años puede llegar a costar cerca de 250 mil pesos, o bien un joven de entre 18 y 21 años de edad, el costo se eleva hasta alcanzar 400 mil pesos.⁶

III. Movimiento Ciudadano impulsa esfuerzos en las entidades federativas que gobierna.

Movimiento Ciudadano se ha convertido en una importante fuerza política que gobierna dos de los más importantes estados del país: Jalisco y Nuevo León, donde sus gobiernos han emprendido importantes políticas públicas enfoca-

das a combatir el cáncer infantil con recursos médicos, instalaciones y equipos propios.

El 15 de febrero de 2022, el ex gobernador del estado de Jalisco, Enrique Alfaro, anunció la estrategia de Cobertura Universal y Atención Integral para niñas, niños y adolescentes diagnosticados con algún tipo de cáncer, dentro de la cual se plantea incrementar la expectativa de vida de las y los pacientes, brindarles tratamiento, lo que incluye la compra transparente de medicamentos, la creación de infraestructura como el Centro Integral de Atención Infantil (CIAI), la prestación de servicios integrales para pacientes y familiares, y dar seguimiento médico basado en una lista nominal de más de mil 700 menores que actualmente tienen la enfermedad en la entidad.

En Jalisco, el 17 de febrero de 2022, el Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en el Congreso local propuso una iniciativa de Ley para la Detección y Tratamiento Oportuno e Integral del Cáncer en la Infancia y la Adolescencia del Estado de Jalisco.⁷

En Nuevo León, el 4 de enero de 2022, el gobernador Samuel García Sepúlveda anunció un Programa de Cobertura Universal con inversión de 230 millones de pesos con lo que se garantizará en lo sucesivo y de manera progresiva, el diagnóstico, tratamiento y rehabilitación de los infantes. De igual forma, el 21 de enero de 2022, se inauguró en el estado la primera área de Cobertura Universal de Cáncer Infantil, en la Unidad de Oncología Pediátrica del Hospital de Alta Especialidad de Medicina Avanzada (HAEMA), en el Hospital Universitario, un área de 15 cuartos y 20 camas donde se atenderá inicialmente a 83 menores de edad.⁸

IV. La infancia es la etapa más importante de la vida, procurar el bienestar de los niños, niñas y adolescentes es una prioridad que tiene consecuencias a largo plazo; asimismo, su desarrollo y salud conllevan al bienestar de la sociedad en general.

La detección temprana es fundamental, ya que puede derivar en tratamientos exitosos y una mayor esperanza de supervivencia. Mejorando la calidad de vida de las niñas, niños y adolescentes, no se puede minimizar un tema de salud tan crucial y que afecta cada vez más a la población infantil.

En Movimiento Ciudadano entendemos la necesidad de fortalecer el ente jurídico para la atención del cáncer en las niñas, niños y adolescentes.

Mediante esta iniciativa se buscan atribuir los principios rectores de universalidad, oportunidad, integralidad y gratuidad en la infancia y adolescencia al sistema de salud, para que todas las niñas, niños y adolescentes pueda acceder a una atención temprana.

Por todo lo anterior, se considera necesario reformar el artículo 5 de la Ley General de Salud y la Ley General para la Detección Oportuna del Cáncer en la Infancia y la Adolescencia, modificación que se presenta en el siguiente cuadro comparativo:

Ley General para la Detección Oportuna del Cáncer en la Infancia y la Adolescencia

Texto Vigente	Texto Propuesto
Artículo 5.- Son principios rectores de esta Ley:	Artículo 5.- Son principios rectores de esta Ley:
I. El interés superior del menor;	I. El interés superior del menor;
II. El derecho a la vida, la supervivencia y de desarrollo;	II. El derecho a la vida, la supervivencia y de desarrollo;
III. La no discriminación;	III. La no discriminación;
IV. La universalidad;	IV. La universalidad;
V. La progresividad;	V. La progresividad;
VI. La interdependencia, y	VI. La interdependencia, y
VII. La indivisibilidad.	VII. La indivisibilidad;
	VIII. La atención médica de seguimiento, y
	IX. La gratuidad.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, sometemos a consideración de esta soberanía, el siguiente proyecto de

Decreto por el que se reforma el artículo 5 de la Ley General para la Detección Oportuna del Cáncer en la Infancia y la Adolescencia

Único. Se reforma el artículo 5 de la Ley General para la Detección Oportuna del Cáncer en la Infancia y la Adolescencia, para quedar como sigue:

Artículo 5. Son principios rectores de esta Ley:

- I. El interés superior del menor;
- II. El derecho a la vida, la supervivencia y de desarrollo;
- III. La no discriminación;
- IV. La universalidad;
- V. La progresividad;

VI. La interdependencia, y

VII. La indivisibilidad;

VIII. La atención médica de seguimiento, y

IX. La gratuidad.

Transitorio

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

Notas

1 OPS, Datos sobre cáncer infantil, disponible en

<https://www.paho.org/es/campanas/dia-internacional-contra-cancer-infantil-2024#:~:text=DATOS%20SOBRE%20CÁNCER%20INFANTIL,a%20causa%20de%20esta%20enfermedad.&text=El%20impacto%20del%20cáncer%20infantil,Esto%20puede%20y%20debe%20cambiar.>

2 Portal del Gobierno de México, Datos sobre Cáncer Infantil

<https://www.gob.mx/salud%7Ccensia/articulos/cancer-infantil-en-mexico-130956>

3 Portal del Gobierno de México, Datos sobre Cáncer Infantil

<https://www.gob.mx/salud/censia/es/articulos/programa-de-cancer-en-la-infancia-y-la-adolescencia-357271?idiom=es>

4 OPS, Nota sobre cáncer infantil,

<https://www.paho.org/es/noticias/15-2-2022-55-ninos-adolescentes-con-cancer-se-curan-america-latina-caribe>

5 Portal del Gobierno de México, Datos sobre Cáncer Infantil

<https://www.gob.mx/salud%7Ccensia/articulos/cancer-infantil-en-mexico-130958>

6 <https://www.casadelamistad.org.mx/blog/salud/cuanto-cuesta-un-tratamiento-contra-el-cancer-infantil#:~:text=El%20tratamiento%20de%20un%20niño,hasta%20alcanzar%20los%20400%2C000%20pesos.>

7 Iniciativa presentada por el GPMC en la LXIV Legislatura

http://sil.gobernacion.gob.mx/Archivos/Documentos/2023/02/asun_4494064_20230216_1676575111.pdf

8 http://sil.gobernacion.gob.mx/Archivos/Documentos/2023/02/asun_4494064_20230216_1676575111.pdf

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 12 de febrero de 2025.— Diputados: Ivonne Aracelly Ortega Pacheco (rúbrica), Laura Ballesteros Mancilla (rúbrica), Tecutli Gómez Villalobos (rúbrica), Patricia Mercado Castro (rúbrica), Raúl Lozano Caballero (rúbrica), Claudia Salas Rodríguez (rúbrica), Gustavo de Hoyos Walther (rúbrica), Patricia Flores Elizondo, Jorge Alfredo Lozoya Santillán (rúbrica), Gloria Núñez Sánchez (rúbrica), Pablo Vázquez Ahued (rúbrica), Iraís Virginia Reyes de la Torre (rúbrica), Miguel Ángel Sánchez Rivera (rúbrica), Paola Longoria López (rúbrica), Hugo Luna Vázquez, Anayeli Muñoz Moreno (rúbrica), Sergio Gil Rullán (rúbrica), María de Fátima García León (rúbrica), Francisco Javier Farías Bailón (rúbrica), Claudia Ruiz Massieu (rúbrica), Juan Ignacio Zavala Gutiérrez (rúbrica), Amancay González Franco (rúbrica), Gibrán Ramírez Reyes (rúbrica), Laura Hernández García (rúbrica), Gildardo Pérez Gabino (rúbrica), Juan Armando Ruiz Hernández (rúbrica), Juan Ignacio Samperio Montaña (rúbrica).»

Se turna a la Comisión de Salud, para dictamen.

LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE

«Iniciativa que adiciona un artículo 160 Bis a la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, a cargo del diputado Ernesto Núñez Aguilar, del Grupo Parlamentario del PVEM

El que suscribe, diputado Ernesto Núñez Aguilar, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXVI Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en los artículos 6, numeral 1, fracción I; 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta asamblea la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona un artículo 160 Bis a la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La conservación del medio ambiente frente al desarrollo económico produce inevitables encuentros no siempre afortunados; a pesar de ello, el impacto de la producción agrícola ha sido determinante en la elevación del nivel de vida de la población. Los tiempos han cambiado no solo en cuanto respecta al impacto ambiental, sino además en la calidad de vida; las exigencias de la vida moderna han hecho que requiramos muchos más satisfactores que antes.

La calidad de vida y el medio ambiente están directamente relacionados, uno impacta circunstancialmente en el otro, derivado de los avances que a nivel económico y tecnológico se han tenido en diversos sectores de la sociedad. En cuestiones del medio ambiente podemos señalar dos factores esenciales para la calidad de vida y el desarrollo humano y social: el desarrollo sustentable y el desarrollo sostenible.

El desarrollo sustentable (insostenible) es un crecimiento económico que no atiende el deterioro ambiental y social que ocasiona. El desarrollo sostenible es el desarrollo con futuro que garantiza la satisfacción de las necesidades de las generaciones actuales y futuras sin comprometer los recursos naturales y humanos.¹

El compromiso por el mejoramiento de la vida de los individuos indiscutiblemente ha traído mejorías en el bienestar de las personas, pero también ha comprometido al medio ambiente a someterse a circunstancias críticas en las que el daño, en algunos casos es irreversible y en otros enfrenta grandes dificultades para su restauración.

Las consecuencias del daño ambiental han tenido un grave impacto y alteraciones en los ecosistemas, así como también el calentamiento global, la extinción de especies, la contaminación del agua, la desertificación, la aparición de enfermedades y la pérdida de biodiversidad y, a consecuencia de todos estos, el cambio climático.

Por otro lado, el crecimiento demográfico ha tenido una gran influencia en los ecosistemas porque parte de la superficie se ha tenido que adaptar a la creación de espacios que permitan el desarrollo de las sociedades, así como para cultivos conforme a los niveles de población. Además, se ha tenido que emplear una mayor cantidad de recursos naturales para subsistencia de la población como es el caso del agua, hidrocarburos, gases naturales, vegetación, por mencionar algunos.

La densidad poblacional está directamente relacionada con la degradación ambiental ya que compromete a los ecosistemas y la diversidad al tener que modificarse para adaptar entornos viables y seguros a los individuos, conforme a las necesidades para su desarrollo.

Un estudio acerca de la población y el medio ambiente realizado por la Semarnat señala que las condiciones socioeconómicas y el deterioro ambiental tienen una amplia relación, además, tomando en cuenta el Informe de Brundtland emitido en 1987 por la Asamblea General de las Naciones Unidas,² sugieren que la degradación ambiental está relacionada en los países desarrollados con el sobreconsumo y en los no desarrollados con la pobreza de su población.

El informe antes mencionado exhorta a los gobiernos de los países a asegurar que sus agencias y divisiones actúen con responsabilidad con el objetivo de establecer políticas públicas que garanticen, incentiven y apoyen la propuesta de un desarrollo que sea sostenible económica y ecológicamente. Sin embargo, otros estudios, como el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (2011), demuestran que la mejora de las condiciones económicas de la sociedad puede actuar en uno u otro sentido en cuanto respecta al estado del ambiente, es decir, con impactos altos o bajos, según sea el caso que se estudie.

El mismo programa del 2011 antes citado menciona que “la condición socioeconómica de la población no solo debe analizarse y considerarse desde la perspectiva de una causa que afecta al ambiente, sino también del otro lado de la moneda: la calidad ambiental repercute en el bienestar de la población, disminuyendo y retrasando, en muchos casos, sus oportunidades de desarrollarse plenamente.

Actualmente, es reconocido que la degradación ambiental afecta relativamente más a los pobres y a los más desfavorecidos. En el caso de la salud, solo por mencionar un ejemplo, muchas comunidades en condiciones desfavorables no tienen acceso a agua potable, sus habitantes están expuestos a la inhalación del humo que se genera por la quema de los combustibles sólidos que se emplean para calentar las viviendas o cocinar y sus viviendas son vulnerables a deslaves de tierras en cuencas donde se ha afectado la cubierta forestal.³

No obstante, las connotaciones ambientales que separan a los países más desarrollados de los que no lo son, se acentúan en las tendencias y arreglos institucionales con el medio ambiente. Es decir, las modificaciones realizadas por las grandes

naciones al medio ambiente amenazan la vida de los ecosistemas y especies y, a su vez, la productividad de la tierra con el propósito de establecer espacios para urbanización o carreteras, por este motivo, la tierra productiva se convierte en estéril desierto, comprometiendo, a su vez, el bienestar y la calidad de vida de las generaciones futuras.

“El ritmo al que estamos utilizando los recursos de nuestro planeta está relacionado con casi todos los aspectos de nuestras vidas. Esta explotación es el principal motor de la triple crisis planetaria, definida por las Naciones Unidas como la crisis climática, la pérdida de biodiversidad y la crisis de la contaminación, según el IRP”.⁴

El crecimiento de la población, sin duda, ha traído avances y novedades tecnológicas y culturales en la calidad de vida de las personas, sobre todo en las zonas urbanas, pues con ello la centralización de las actividades económicas, productivas y comerciales han consumido relativamente a las pequeñas comunidades, dejando como consecuencia problemas en la calidad del aire o en el suministro de agua, por mencionar algunos.

Sin embargo, los impactos ecológicos han sido en detrimento del medio ambiente y no es posible concebir un nivel de vida aceptable para la población sacrificando los recursos naturales que se tienen.

La contaminación del medio ambiente ha puesto de manifiesto una necesidad no negociable que es recalcular las emisiones contaminantes a la atmósfera con el fin de mejorar la calidad, los métodos y programas para establecer un entorno más saludable, sobre todo cuando se trata de zonas metropolitanas que comprometen de manera global el entorno y sus alrededores.

En México, para el 2008, según resultados del Inventario Nacional de Emisiones, “a nivel nacional se emitieron alrededor de 59 millones de toneladas de contaminantes, de los cuales, las fuentes naturales emitieron 21 por ciento y las antropogénicas el 79 por ciento restante. En el caso de las emisiones de las fuentes naturales, el 86 por ciento correspondió a compuestos orgánicos volátiles provenientes de la vegetación y el restante 14 por ciento a óxidos de nitrógeno generados por la actividad microbiana del suelo”.⁵

Aunado a ello, las entidades han ido creciendo y con ellas, las necesidades propias de cada una de ellas, sin mencionar que lo mismo ha ocurrido con las demás ciudades y países

en el mundo. En el Estado mexicano, para medir los niveles de afectación ambiental, “se han establecido estaciones y redes de monitoreo atmosférico en sitios que van desde ciudades y zonas metropolitanas, hasta localidades donde existe una intensa actividad industrial. Hasta 2015, el país contaba con equipos instalados para la medición de contaminantes atmosféricos en 29 estados de la República, con un total de 243 estaciones de monitoreo; sin embargo, existían también localidades con más de 500 mil habitantes que no contaban con estos sistemas”.⁶

Con ello, se debe tomar en cuenta que cada estado y sociedad tienen dificultades y problemas diferentes, pues varía por su actividad industrial, emisiones de carbono, recursos naturales que predominan y actividades económicas que realizan. Como ya se señaló, no todas las ciudades cuentan con sistemas de monitoreo que permitan medir de manera eficaz las concentraciones de contaminantes ambientales, pero se puede tener una aproximación.

Las políticas públicas y programas que se han implementado en favor del medio ambiente han sido pieza fundamental para garantizar el desarrollo sostenible, la protección de los recursos naturales y el bienestar de las generaciones presentes y futuras. Sin embargo, la brecha por consolidar espacios que sigan fortaleciendo los ecosistemas cada vez se hace más amplia debido al crecimiento demográfico y a las necesidades que como sociedad tenemos de recurrir al medio ambiente para garantizar una calidad de vida digna, aunque sabemos que estos beneficios de alguna manera repercuten en la naturaleza y que estos se han visto reflejados en los actuales desafíos ambientales globales, como lo es el cambio climático, la pérdida de biodiversidad, la contaminación y la escasez de recursos.

Como legisladores, reconocemos que no podemos frenar el deterioro creciente que están teniendo los ecosistemas, pero sí podemos coadyuvar para incentivar programas, políticas públicas y leyes que favorezcan la protección de los recursos naturales y conservación de la biodiversidad.

Reconocemos que muchos espacios en la naturaleza se han tenido que adaptar a las necesidades humanas a causa de la urbanización, creación de instituciones educativas, de salud, de servicios y de producción, así como también se han utilizado los recursos naturales para que la ciudadanía tenga una calidad de vida que le asegure bienestar y salud.

En cuanto al tema de la presente iniciativa, los espacios utilizados para la producción agrícola han impactado en di-

versos factores a la sociedad, pues, por un lado favorecen la producción de recursos mayormente consumidos por las personas, pero, por otro, afectan los ecosistemas alterando el uso de suelo para el que naturalmente existen.

Podemos ejemplificar lo anterior con la producción de aguacate; el cultivo de este fruto ha crecido de manera exponencial en los últimos años en el país y ello ha afectado de manera trascendental el ecosistema en varias regiones, lo cual se puede ver reflejado en alteraciones climáticas, en la escasez de lluvia y agua en las regiones, altas temperaturas y en las modificaciones en el ciclo de lluvia.

El aguacate es solo uno de los cultivos que mayor impacto ha tenido en los medios naturales, pero sabemos que existen otros que tal vez en menor o mayor medida han sido producidos y adaptados en espacios no propios para su producción, sin importar las afectaciones y consecuencias que consigo traen a los ecosistemas, al medio ambiente y a la sociedad.

En el Partido Verde tenemos una vocación de cuidado del medio ambiente y por ello hemos impulsado y seguiremos impulsando políticas públicas orientadas a encontrar un mejor equilibrio entre el desarrollo humano y la ecología.

Uno de los aspectos en los cuales el ordenamiento legal debe incidir es en los procesos de producción de caña de azúcar, soya, palma de aceite, maíz, café, aguacate y agave con el objetivo de lograr que los productores acompañen estas políticas públicas responsables con el medio ambiente y realicen acciones positivas en favor del mismo.

Estos cultivos, no solo por su magnitud, sino por su incidencia en el medio ambiente, no son precisamente amigables con el mismo, algunas de estas causas son: Que se trata de monocultivos, lo cual no sucede nunca en la naturaleza, puesto que esta se basa en la diversidad de las cadenas alimenticias y el sistema homeostático; por otra parte, son impulsados por medio de productos que no necesariamente son empáticos con la naturaleza como plantas modificadas; por estas razones, los productores son quienes tienen la obligación de observar las regulaciones en la materia.

Con la presente iniciativa proponemos que la producción de aquellos cultivos que de alguna manera resultan más agresivos con el ambiente se realice a través de una gestión adecuada y responsable de los recursos naturales, impulsada por políticas públicas que evite conflictos y tensiones sociales futuras y presentes causadas por la escasez de estos y otros recursos.

Los productores deben ser conscientes del impacto ambiental que conlleva el cultivo de ciertos productos, por ello, en las áreas de cultivo deben conservar una determinada parte de ella con el ecosistema natural de la zona, con el fin de preservar el uso de suelo y no desatar consecuencias climatológicas que pudieran resultar desastrosas.

Al implementar políticas de distribución equitativa no solamente estamos contribuyendo a la conservación y uso eficiente de la ecología, sino que también se contribuye a la paz social y la estabilidad política. La presente propuesta es la traducción de políticas públicas en favor del medio ambiente y de promoción de un equilibrio entre el desarrollo económico, la justicia social y la protección del entorno natural. Implementar políticas eficaces en este sentido es una responsabilidad que recae en los gobiernos, pero también en la sociedad en su conjunto.

Por lo anteriormente expuesto y fundado me permito presentar el siguiente proyecto de

Decreto por el que se adiciona un artículo 160 Bis a la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente

Artículo Único. Se adiciona al Título Sexto de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente un Capítulo I Bis, Restauración y Mejoramiento del Ambiente, el cual contiene un artículo 160 Bis, para quedar como sigue:

Título Sexto

Medidas de Control y de Seguridad y Sanciones

Capítulo I

Disposiciones Generales

Artículo 160.- ...

Capítulo I Bis

Restauración y Mejoramiento del Ambiente

Artículo 160 Bis. Para la autorización del cambio de uso de suelo que tenga como propósito producir cultivos de caña de azúcar, soya, palma de aceite, maíz, café, aguacate y agave, con el fin de restaurar y mejorar el medio ambiente impactado por estos, deberán establecerse en la misma zona de influencia agrícola un porcentaje de zona natural endémica de restauración del medio ambiente.

Esta zona se determinará en un quince por ciento de la superficie utilizada ajena al cultivo.

Para el establecimiento, conservación y protección de la zona referida se deberá contar con la autorización de las autoridades correspondientes, mismas que serán corresponsables de su manejo y preservación.

Transitorio

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

Notas

1 Fernández Lilia y Gutiérrez Mirella, “Bienestar Social, Económico y Ambiental para las Presentes y Futuras Generaciones”, *Revista de Información Tecnológica*, Vol. 24 no. 2, Universidad Autónoma Metropolitana unidad Azcapotzalco, Tamaulipas, 2013, p. 121.

2 Asamblea General de las Naciones Unidas, “Desarrollo y Cooperación Económica Internacional: Medio Ambiente, Informe de la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo Nota del secretario general”, 1987. Disponible en:

https://www.ecominga.uqam.ca/PDF/BIBLIOGRAPHIE/GUIDE_LECTURE_1/CMMAD-Informe-Comision-Brundtland-sobre-Medio-Ambiente-Desarrollo.pdf

3 *Ibidem*.

4 World Economic Forum, “Global Risks Report 2024”, p. 46. Disponible en:

https://www3.weforum.org/docs/WEF_The_Global_Risks_Report_2024.pdf

5 Semarnat, “Atmósfera”. Disponible en:

<https://apps1.semarnat.gob.mx:8443/dgeia/informe15/tema/cap5.html>

6 *Ibidem*.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a los 12 días del mes de febrero de 2025.— Diputado Ernesto Núñez Aguilar (rúbrica).»

Se turna a la Comisión de Medio Ambiente y Recursos Naturales, para dictamen.

CÓDIGO PENAL FEDERAL

Iniciativa que adiciona diversas disposiciones del Código Penal Federal, suscrita por los diputados Eruviel Ávila Villegas, Carlos Alberto Puente Salas y diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México. *(La iniciativa podrá ser consultada en el Diario de los Debates de esta fecha, en el Apéndice II)*

Se turna a la Comisión de Justicia, para dictamen.

LEY DE FISCALIZACIÓN Y RENDICIÓN DE CUENTAS DE LA FEDERACIÓN

«Iniciativa que reforma y adiciona los artículos 103 y 104 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación, suscrita por los diputados Javier Octavio Herrera Borunda y Carlos Alberto Puente Salas, del Grupo Parlamentario del PVEM

Los que suscriben, diputados Javier Herrera Borunda y Carlos Alberto Puente Salas, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXVI Legislatura, con fundamento en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 6, numeral 1, fracción I, 76, numeral 1, fracción II, 77, numeral 1, y 78 y demás aplicables del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan los artículos 103 y 104 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación, al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos

Planteamiento del problema que la iniciativa pretende resolver y argumentos que la sustentan

Los regímenes democráticos, se preocupan por crear legislación y establecer políticas públicas que garanticen la “**transparencia**”, como medio de “**control gubernamental fáctico**”, a fin de hacerla ser copartícipe de la rendición de cuentas y consolidar un gobierno eficaz ajeno a la corrupción, Paulina Gutiérrez Jiménez la conceptualiza como:

“Política Pública a través de la cual los gobiernos, de forma proactiva, abren su información al escrutinio público, es decir, ponen a disposición del público, información relevante sobre su actuar cotidiano para que las personas puedan conocerla y analizarla.”¹

Consecuentemente su finalidad radica en informar al público lo relativo al actuar y desempeño gubernamental, lo que le confiere el carácter de medio de control gubernamental ciudadano garante de la rendición de cuentas al evaluar la eficacia y eficiencia del actuar de la autoridad inhibiendo la opacidad gubernativa respecto del ejercicio de la gestión pública.

Salvaguardando el derecho de acceso a la información pública, que se traduce en la obligación de la autoridad de tutelar su libre ejercicio; función que Toba Mendel resume en los términos siguientes:

- **“La legislación en materia de acceso a la información debe guiarse por el principio de máxima publicidad.**
- **Las agencias públicas deben tener como obligación publicar cierta información clave (lo que la ley llama ‘obligaciones de transparencia’).**
- **Las agencias gubernamentales deben convertirse en promotoras activas del gobierno abierto.**
- **Las causales de reserva y confidencialidad deben ser redactadas de manera precisa y clara, y deben estar sujetas estrictamente a cumplir con la ‘prueba de daño’ o con la ‘prueba de interés público’.**
- **Las solicitudes de información deben procesarse rápidamente.**
- **Los individuos no deben refrenarse de presentar solicitudes de información por costos excesivos.**
- **Deben establecerse condiciones favorables para que las reuniones plenarias de altos funcionarios en un organismo público se realicen con la mayor apertura posible.**
- **La normatividad que sea inconsistente o incompatible con el principio de máxima publicidad debe ser modificada o suprimida.**

• **Las personas que den a conocer información sobre corruptelas deben ser protegidas.”²**

Motivo por el cual, las esferas de gobierno y sociedad se deben coordinar en términos de corresponsabilidad y funcionalidad, con el objetivo que las acciones en materia de transparencia se interioricen, a fin de generar una cultura que estimule la credibilidad social del actuar público y éste, a su vez, sea abierto, visible y evidente sin apartarse de la ley, apoyando a los ciudadanos en el ejercicio de sus derechos; como lo precisa Víctor Peña, al señalar que como política pública:

“... debe construirse considerando la organización, estructura, límites, funciones, objetivos, misión, visión y capacidad institucional de la organización pública que la aplica; pues se refiere a las decisiones y los procesos asumidos por los poderes, dependencias y los órganos públicos del Estado para darle contenido sustantivo a los principios democráticos de responsabilidad (en sus distintas acepciones), publicidad e incluso dentro de su propia organización.”³

Como se puede apreciar, la “transparencia” deriva del “derecho a la información pública”, como lo infiere Ernesto Villanueva:

- **“El acceso a la información pública a petición de parte.**
- **La transparencia o acceso a la información de oficio.**
- **El sistema legal de protección de datos personales.**
- **El sistema legal de archivos públicos.”⁴**

Teóricamente el Acceso a la Información Pública es un derecho de cuarta generación, mediante el cual los individuos solicitan y obtienen de los órganos de gobierno información satisfactoria en tiempo razonable, a excepción de aquella, que por ley es de naturaleza reservada; lo que garantiza equidad política y social, al generar mecanismos o políticas que permiten que la información pública sea accesible para todos.

Como podemos apreciar, “la transparencia” es resultado de políticas públicas que tienen como objetivo tutelar los valores de accesibilidad, visibilidad y publicidad, que salvaguarda el “derecho a la información pública”; así te-

nemos, que los sistemas que regulan su respeto con la adecuada regulación reflejan un espectro mayor de transparencia y por ende consolidan la aspiración legítima de toda democracia, al transitar de modo eficaz al modelo de Gobierno Abierto; proceso del cual es participe nuestro país al regular en el universo de su legislación Federal y Local:

- **Catálogos de “obligaciones de transparencia”.**
- **Tutelar a nivel Constitucional la premisa que “La Información que Genera el Estado es Pública”.**

La Comisión Interamericana de Derechos Humanos en coordinación con la Organización de Estados Americanos, en diciembre de 2011, publicaron “El derecho de acceso a la información pública en las Américas. Estándares interamericanos y comparación de marcos legales”,⁵ instrumento de cuyo contenido se precisan como principios del Derecho a la Información los siguientes:

A) Principio de máxima divulgación.

Tutela el derecho a buscar, recibir y difundir información, en términos de lo dispuesto por el artículo 13 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, que precisa:

“Artículo 13. Libertad de Pensamiento y de Expresión

1. Toda persona tiene derecho a la libertad de pensamiento y de expresión. Este derecho comprende la libertad de buscar, recibir y difundir informaciones e ideas de toda índole, sin consideración de fronteras, ya sea oralmente, por escrito o en forma impresa o artística, o por cualquier otro procedimiento de su elección.

2. El ejercicio del derecho previsto en el inciso precedente no puede estar sujeto a previa censura sino a responsabilidades ulteriores, las que deben estar expresamente fijadas por la ley y ser necesarias para asegurar:

A) El respeto a los derechos o a la reputación de los demás, o

B) La protección de la seguridad nacional, el orden público o la salud o la moral públicas.

3. No se puede restringir el derecho de expresión por vías o medios indirectos, tales como el abuso de controles oficiales o particulares de papel para periódicos, de frecuencias radioeléctricas, o de enseres y aparatos usados en la difusión de información o por cualesquiera otros medios encaminados a impedir la comunicación y la circulación de ideas y opiniones.

4. Los espectáculos públicos pueden ser sometidos por la ley a censura previa con el exclusivo objeto de regular el acceso a ellos para la protección moral de la infancia y la adolescencia, sin perjuicio de lo establecido en el inciso 2.

5. Estará prohibida por la ley toda propaganda en favor de la guerra y toda apología del odio nacional, racial o religioso que constituyan incitaciones a la violencia o cualquier otra acción ilegal similar contra cualquier persona o grupo de personas, por ningún motivo, inclusive los de raza, color, religión, idioma u origen nacional.”⁶

La jurisprudencia de la Corte Interamericana señala que “**toda información en poder del Estado se presume pública y accesible, sometida a un régimen limitado de excepciones**”,⁷ lo que robustece la premisa que en una sociedad democrática debe prevalecer la transparencia y el derecho a la información; derecho que si bien, no es absoluto al contar con excepciones, sí es riguroso, ya que éstas deben ser de real excepcionalidad y necesidad, sustentada en objetivos legítimos y estricta proporcionalidad; amén de estar claramente definidas por la ley y ser congruentes con lo dispuesto por el artículo 13, punto 2. Convención Americana sobre Derechos Humanos; premisa que retoma el artículo 8o. de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, en los siguientes términos:

“Artículo 8. Los Organismos garantes del derecho de acceso a la información deberán regir su funcionamiento de acuerdo a los siguientes principios: [...]

VI. Máxima publicidad: Toda la información en posesión de los sujetos obligados será pública, completa, oportuna y accesible, sujeta a un claro régimen de excepciones que deberán estar definidas y ser además legítimas y estrictamente necesarias en una sociedad democrática...”⁸

La Suprema Corte de Justicia de la Nación, tomando como base los Principios Pro Persona y de Supremacía Constitu-

cional, ha determinado que la jurisprudencia emitida por la Corte Interamericana de Derechos Humanos es vinculante para todos los órganos jurisdiccionales, siempre que favorezca en mayor medida al gobernado, con independencia de que el Estado Mexicano haya sido parte o no en el litigio ante dicho tribunal, pues constituyen una extensión de los tratados internacionales, como se infiere de la siguiente Jurisprudencia:

Décima Época

Registro: 2006225

Instancia: Pleno

Jurisprudencia

Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta

Tomo: I, Libro 5, abril 2014

Materia(s): Común

Tesis: P. /J. 21/2014

Página: 204

“Jurisprudencia emitida por la Corte Interamericana de Derechos Humanos. Es vinculante para los jueces mexicanos siempre que sea más favorable a la persona. Los criterios jurisprudenciales de la Corte Interamericana de Derechos Humanos, con independencia de que el Estado Mexicano haya sido parte en el litigio ante dicho tribunal, resultan vinculantes para los Jueces nacionales al constituir una extensión de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, toda vez que en dichos criterios se determina el contenido de los derechos humanos establecidos en ese tratado. La fuerza vinculante de la jurisprudencia interamericana se desprende del propio mandato establecido en el artículo 1o. constitucional, pues el principio pro persona obliga a los Jueces nacionales a resolver cada caso atendiendo a la interpretación más favorable a la persona. En cumplimiento de este mandato constitucional, los operadores jurídicos deben atender a lo siguiente: (i) cuando el criterio se haya emitido en un caso en el que el Estado Mexicano no haya sido parte, la aplicabilidad del precedente al caso específico debe determinarse con base en la verificación de la existencia de las mismas razones que motivaron el pronunciamiento; (ii) en todos los casos en que sea posible, debe armonizarse la jurisprudencia interamericana con la nacional; y (iii) de ser imposible la armonización, debe aplicarse el criterio que resulte más favorecedor para la protección de los derechos humanos.”⁹

B) Principio de buena fe.

Para la Corte Interamericana de Derechos Humanos, radica en el deber de “**los sujetos obligados interpretan la ley de manera tal que sirva para cumplir los fines perseguidos por el derecho de acceso a la información, que aseguren la estricta aplicación del derecho, brinden los medios de asistencia necesarios a los solicitantes, promuevan una cultura de transparencia, coadyuven a transparentar la gestión pública, y actúen con diligencia, profesionalidad y lealtad institucional. Es decir, que realicen las acciones necesarias con el fin de que sus actuaciones aseguren la satisfacción del interés general y no defrauden la confianza de los individuos en la gestión estatal**”,¹⁰ Jurisprudencialmente la Suprema Corte de Justicia de la Nación precisa lo siguiente:

Décima Época
 Registro: 2009649
 Instancia: Pleno
 Tesis Aislada: I.2º. A. E. 19. A
 Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta
 Tomo: Tomo II, Libro 20, julio de 2015.
 Materia(s): Administrativa (superada por contradicción)
 Página: 1773

“Transparencia y acceso a la información pública gubernamental. la procedencia del recurso de revisión previsto en la ley federal relativa, no se limita a las resoluciones provenientes del comité de información del sujeto obligado. De la interpretación de los artículos 49, 50 y 57, fracción III, de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental, se colige que el recurso de revisión previsto en ese ordenamiento procede contra las resoluciones que: 1) nieguen el acceso a la información; 2) declaren la inexistencia de los documentos solicitados; 3) no entreguen al solicitante los datos personales solicitados, o lo hagan en un formato incomprensible; 4) nieguen efectuar modificaciones o correcciones a los datos personales; 5) entreguen la información en un tiempo, costo o modalidad con la cual no esté conforme el solicitante; o, 6) la proporcionen incompleta o de manera que no corresponda a la requerida, con independencia de que la resolución recurrida haya sido emitida por el Comité de Información del sujeto obligado, es decir, la procedencia del medio de impugnación referido no se limita a las determinaciones de éste, ya que existen casos en que no interviene o lo hace otro órgano, co-

mo la unidad de enlace. Esta interpretación es acorde con los estándares interamericanos de derechos humanos sobre el derecho de acceso a la información pues, por un lado, se satisface la obligación de contar con un recurso que permita la satisfacción efectiva de ese derecho y, por otro, se promueve el respeto al principio de buena fe, según el cual, para garantizar el efectivo ejercicio de aquél, es esencial que los sujetos obligados interpreten la ley de forma que aseguren la estricta aplicación del derecho, brinden los medios de asistencia necesarios a los solicitantes, promuevan una cultura de transparencia en la gestión pública y actúen con diligencia, profesionalismo y lealtad institucional”.¹¹

En 1992, la Suprema Corte de Justicia de la Nación, al interpretar el sentido del artículo 60. de la Constitución Federal, reconoció al Derecho a la Información el carácter de “**derecho social**”, como puede apreciarse del siguiente criterio jurisprudencial:

Octava Época
 Registro: 206435
 Instancia: Segunda Sala
 Fuente: Semanario Judicial de la Federación
 Tomo: X, Libro 5, agosto de 1992
 Materia(s): Constitucional
 Tesis: 2ª. I/92
 Página: 44

“Información, derecho a la, establecido por el artículo 60. de la Constitución federal. La adición al artículo 60. constitucional en el sentido de que el derecho a la información será garantizado por el Estado, se produjo con motivo de la iniciativa presidencial de cinco de octubre de mil novecientos setenta y siete, así como del dictamen de las Comisiones Unidas de Estudios Legislativos y Primera de Puntos Constitucionales de la Cámara de Diputados de las que se desprende que: a) **Que el derecho a la información es una garantía social, correlativa a la libertad de expresión, que se instituyó con motivo de la llamada “Reforma Política”, y que consiste en que el Estado permita el que, a través de los diversos medios de comunicación, se manifieste de manera regular la diversidad de opiniones de los partidos políticos. b) Que la definición precisa del derecho a la información queda a la legislación secundaria; y c) Que no se pretendió establecer una garantía individual consistente en que cualquier gobernado, en el momento en que lo estime oportuno,**

solicite y obtenga de órganos del Estado determinada información. Ahora bien, respecto del último inciso no significa que las autoridades queden eximidas de su obligación constitucional de informar en la forma y términos que establezca la legislación secundaria; pero tampoco supone que los gobernados tengan un derecho frente al Estado para obtener información en los casos y a través de sistemas no previstos en las normas relativas, es decir, el derecho a la información no crea en favor del particular la facultad de elegir arbitrariamente la vía mediante la cual pide conocer ciertos datos de la actividad realizada por las autoridades, sino que esa facultad debe ejercerse por el medio que al respecto se señale legalmente.”¹²

En 1996, la Suprema Corte de Justicia de la Nación, jurisprudencialmente preciso **que el Derecho a la Información, se encuentra vinculado con el derecho a conocer la verdad**, por lo que, estableció que la Autoridad la debe proporcionar de manera veraz e íntegra, apercibida que, en caso de omisión, incurriría en violación grave a las garantías individuales en términos del artículo 97 constitucional, en los siguientes términos:

Época: Novena Época
 Registro: 200111
 Instancia: Pleno
 Tipo de Tesis: Aislada
 Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta
 Tomo III, junio de 1996
 Materia(s): Constitucional
 Tesis: P. LXXXIX/96
 Página: 513

“Garantías individuales (derecho a la información). Violación grave prevista en el segundo párrafo del artículo 97 constitucional. La configura el intento de lograr la impunidad de las autoridades que actúan dentro de una cultura del engaño, de la maquinación y del ocultamiento, por infringir el artículo 60. también constitucional. El artículo 60. constitucional, in fine, establece que “el derecho a la información será garantizado por el Estado”. **Del análisis de los diversos elementos que concurrieron en su creación se deduce que esa garantía se encuentra estrechamente vinculada con el respeto de la verdad. Tal derecho es, por tanto, básico para el mejoramiento de una conciencia ciudadana que contribuirá a que ésta sea más enterada, lo cual es esencial para el progreso de**

nuestra sociedad. Si las autoridades públicas, elegidas o designadas para servir y defender a la sociedad, asumen ante ésta actitudes que permitan atribuirles conductas faltas de ética, al entregar a la comunidad una información manipulada, incompleta, condicionada a intereses de grupos o personas, que le vede la posibilidad de conocer la verdad para poder participar libremente en la formación de la voluntad general, incurren en violación grave a las garantías individuales en términos del artículo 97 constitucional, segundo párrafo, pues su proceder conlleva a considerar que existe en ellas la propensión de incorporar a nuestra vida política, lo que podríamos llamar la cultura del engaño, de la maquinación y de la ocultación, en lugar de enfrentar la verdad y tomar acciones rápidas y eficaces para llegar a ésta y hacerla del conocimiento de los gobernados.¹³

En abril de 2000, la Suprema Corte de Justicia de la Nación emitió el siguiente criterio:

Época: Novena Época
 Registro: 191967
 Instancia: Pleno
 Tipo de Tesis: Aislada
 Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta
 Tomo XI, abril de 2000
 Materia(s): Constitucional
 Tesis: P. LX/2000
 Página: 74

“Derecho a la información. Su ejercicio se encuentra limitado tanto por los intereses nacionales y de la sociedad, como por los derechos de terceros. El derecho a la información consagrado en la última parte del artículo 60. de la Constitución Federal no es absoluto, sino que, como toda garantía, se halla sujeto a limitaciones o excepciones que se sustentan, fundamentalmente, en la protección de la seguridad nacional y en el respeto tanto a los intereses de la sociedad como a los derechos de los gobernados, limitaciones que, incluso, han dado origen a la figura jurídica del secreto de información que se conoce en la doctrina como “reserva de información” o “secreto burocrático”. En estas condiciones, al encontrarse obligado el Estado, como sujeto pasivo de la citada garantía, a velar por dichos intereses, con apego a las normas constitucionales y legales, el mencionado derecho no puede ser garantizado indiscri-

minadamente, sino que el respeto a su ejercicio encuentra excepciones que lo regulan y a su vez lo garantizan, en atención a la materia a que se refiera; así, en cuanto a la seguridad nacional, se tienen normas que, por un lado, restringen el acceso a la información en esta materia, en razón de que su conocimiento público puede generar daños a los intereses nacionales y, por el otro, sancionan la inobservancia de esa reserva; por lo que hace al interés social, se cuenta con normas que tienden a proteger la averiguación de los delitos, la salud y la moral públicas, mientras que por lo que respecta a la protección de la persona existen normas que protegen el derecho a la vida o a la privacidad de los gobernados.”¹⁴

De lo que se infiere que, como derecho Fundamental, el derecho a la información genera la obligación de toda autoridad de informar a todo individuo y asegurarse de que éste sea enterado de todo suceso público y de interés general, a excepción de los ámbitos de seguridad nacional, el Interés Social o Nacional.

En diciembre del 2000, con el objetivo de coordinar las acciones y estrategias enfocadas a reducir los riesgos de corrupción y mejorar la Transparencia de la Información y la gestión pública, el Gobierno Federal creó la **Comisión Intersecretarial para la Transparencia y el Combate a la Corrupción en la Administración Pública Federal**; órgano que establece como política pública que la responsabilidad en materia de transparencia y combate a la corrupción debe ser compartida por todos los actores gubernamentales y no recaer en una sola institución emitiendo para tal efecto los siguientes acuerdos para:

- **La Implementación de un programa de mejora regulatoria interna**
- **El Mejoramiento de estándares de servicio y atención ciudadana**
- **La Participación externa en la revisión de bases previas de licitación**
- **La Evaluación de usuarios de los procesos críticos**
- **La Implantación de usuarios de procesos críticos**
- **La Difusión de información pública en internet**
- **La Realización de licitaciones por vía electrónica**

- **La Implementación de un programa de reconocimiento en integridad a servidores públicos**

El 26 de febrero de 2001, con el objeto de obtener transparencia administrativa y combatir la corrupción, el Titular del Ejecutivo Federal suscribió el **Acuerdo Nacional para la Transparencia y el Combate a la Corrupción** concurriendo de manera activa 883 organizaciones sociales del sector empresarial, sindical, académicos, partidos políticos y organizaciones no gubernamentales.

La ley General de Responsabilidades Administrativas en el artículo 7, regula como Principios del Servicio Público la Transparencia y la Protección de Datos Personales; cuya esencia retoma el Código de Ética para la Administración Pública Federal, instrumento publicado en el Diario Oficial de la Federación el ocho de febrero de año dos mil veintidós, en cuyos artículos 4, 12, y 19, fracciones V, VI, VII.

El acceso a la información pública, como Derecho Fundamental, esta tutelado por diversos instrumentos del orden internacional en los que es parte el Estado Mexicano, cuyas disposiciones de conformidad con los principios Pro Persona y de Supremacía Constitucional son de observancia obligatoria y respeto incondicional.

Con la promulgación de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental en el año de 2002, se reconoce en nuestro marco jurídico el **Derecho de Protección de Datos Personales**; con posterioridad, en septiembre de 2005, se publicaron en el Diario Oficial de la Federación los “Lineamientos de Protección de Datos Personales”, instrumento normativo en materia de protección de datos personales, que desarrolló diversos aspectos sustantivos, como es el caso de principios, deberes y derechos,¹⁵ en 2007, con motivo de la Reforma del artículo 6º de la Constitución Federal, se estableció que “**la información que se refiere a la vida privada y los datos personales será protegida en los términos y con las excepciones que fijen las leyes**”; principio que se complementó con la adición de la fracción XXIX-O, al artículo 73 de la Constitución Federal,¹⁶ a través de la cual se faculta al Congreso de la Unión para legislar en materia de protección de datos personales en posesión de los particulares; ello, dio pauta, para que en junio de 2019, se adicionara el segundo párrafo del artículo 16 de nuestra Carta Magna, para establecer:

“Artículo 16.

....

“Toda persona tiene derecho a la protección de sus datos personales, al acceso, rectificación y cancelación de los mismos, así como a manifestar su oposición, en los términos que fije la ley, la cual establecerá los supuestos de excepción a los principios que rijan el tratamiento de datos, por razones de seguridad nacional, disposiciones de orden público, seguridad y salud públicas o para proteger los derechos de terceros”.¹⁷

Disposición de la cual derivan las siguientes premisas:

- **Que toda persona tiene el derecho a la protección de sus datos personales.**
- **La definición de una serie de derechos que le permiten al titular de los datos disponer de su información personal, como es el acceder, rectificar, cancelar y oponerse a ciertas finalidades, mejor conocidos como derechos ARCO.**
- **La Definición Constitucional de un esquema de excepciones a los principios que rigen el tratamiento de datos.**

En 2010, se expidió la **Ley Federal de Protección de Datos Personales en Posesión de Particulares**, vigente a partir de 2012; al igual, que se reformaron los artículos 3, fracciones II y VII; y 33; así como la denominación del Capítulo II, del Título Segundo, de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental; todo ello, con la finalidad de:

- **Regular el tratamiento legítimo, controlado e informado del Derecho a la Protección de Datos Personales.**
- **Garantizar la privacidad y el derecho a la autodeterminación informativa de las personas.**
- **Proteger los datos personales en posesión de los particulares.**
- **Garantizar la privacidad y el derecho a la autodeterminación informativa de las personas.**

Son sujetos de dicho ordenamiento todas las personas físicas o morales privadas que en sus actividades cotidianas

recaben, manejen y utilicen información personal en territorio nacional, con excepción de:

- **Las Sociedades de Información Crediticia.**
- **Las personas que recolectan y almacenan datos personales para uso exclusivamente personal y sin fines comerciales.**

El 26 de enero de 2017, se publicó en el Diario Oficial de la Federación la **Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados**, vigente a partir del 27 de enero de 2017; entre sus aspectos generales destacan:

- **El principal objeto: establecer las bases y procedimientos para garantizar el derecho a la protección de datos personales en los tres órdenes de gobierno.**
- **Señala, conceptos, figuras, principios y derechos acorde con los estándares nacionales e internacionales.**
- **Fija los estándares mínimos para homologar el derecho a la protección de datos personales en el país.**
- **Define el régimen de transferencias nacionales e internacionales de datos personales.**
- **Establece las reglas específicas para el tratamiento de datos personales por instancias de seguridad, procuración y administración de justicia.**
- **Establece un Título de acciones preventivas en materia de protección de datos personales: esquemas de mejores prácticas y evaluaciones de impacto a la protección de datos personales y la designación un órgano oficial de protección de datos personales.**

La Ley Federal de Protección de Datos Personales en Posesión de los Particulares y la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, establecen que los responsables del tratamiento de datos personales, deben observar los siguientes principios:

- **Licitud:** Todo responsable debe llevar a cabo el tratamiento de datos personales de forma lícita, esto es, respetando la legislación aplicable y los derechos y libertades de las personas.

- **Finalidad:** El tratamiento de datos personales deberá limitarse al cumplimiento de las finalidades determinadas, explícitas y legítimas del responsable del tratamiento.
- **Lealtad:** Para la obtención de datos personales no debe valerse del engaño o fraude, de forma tal que la persona no pueda conocer con propiedad los términos y condiciones vinculados a ese tratamiento.
- **Consentimiento:** Como regla general, los datos personales sólo podrán ser tratados con el consentimiento de su titular, la manifestación de la voluntad del titular debe ser libre, informada y específica.
- **Calidad:** Los datos personales deben ser exactos, completos y actualizados para el cumplimiento de las finalidades para las que sean tratados y conforme a las finalidades para las cuales fueron recabados, deben ser suprimidos.
- **Proporcionalidad:** El tratamiento de datos personales debe circunscribirse a aquéllos que resulten adecuados, relevantes y no excesivos con relación a las finalidades que justificaron su obtención.
- **Información:** Consiste en dar a conocer la existencia misma del tratamiento y sus características esenciales en términos claros y sencillos que le resulten fácilmente comprensibles.
- **Responsabilidad:** El responsable está obligado a implementar aquellos mecanismos necesarios para evidenciar dicho cumplimiento, ante los titulares como a la autoridad garante.

Al comprender el Derecho de Acceso a la Información, la Transparencia y la Protección de los Datos Personales Principios rectores del Servicio Público, deber ser materia de **control interno**, definido este, por Daniel Márquez Gómez, como “el conjunto de políticas y procedimientos que establece una institución para obtener una razonable seguridad de que alcanzará los fines que se ha propuesto”,¹⁸ cuya intervención en el desarrollo de acciones y políticas gubernamentales, fundamentalmente es preventivo y/o concurrente; su origen se gesta en la empresa privada, destacándose el denominado **control de gestión** o **autocontrol**.

Partiendo del concepto que maneja en su glosario la Secretaría de la Función Pública, tenemos que constituye “**el proceso que realizan los sujetos de fiscalización (entes públicos) que tiene como fin proporcionar seguridad razonable en el logro de sus objetivos específicos, a través de la implementación y ejecución de métodos, políticas y procedimientos coordinados e interrelacionados para lograr eficacia y eficiencia de las operaciones, y la confiabilidad de los informes financieros y operativos, con objeto de cumplir las disposiciones legales y proteger los bienes gubernamentales.**”

En la actualidad, los sistemas de gestión, operan a través de auditores internos, quienes al dictaminan formulan recomendaciones de carácter preventivo y correctivo; dependiendo del órgano de gobierno de que se trate y la función pública que se ejerza, por regla general, como mecanismo administrativo de control de gestión, se deposita, en unidades administrativas comúnmente denominadas órganos internos de control; a diferencia del Control Externo, se practica tanto **a priori** como **a posteriori** de manera permanente; tiene por objeto garantizar que se alcancen los objetivos de forma eficaz, la protección del patrimonio institucional, asegurar la legalidad, regularidad, justificación, eficiencia y debida comprobación de acciones y operaciones, salvaguardar los recursos, verificar la veracidad de la información financiera y constatar el cumplimiento de las políticas establecidas.

Función que la Unidad de Evaluación y Control de la Comisión de Vigilancia de la Auditoría Superior de la Federación de la Cámara de Diputados ejerce respecto de dicha Entidad de Fiscalización Superior en de conformidad con lo dispuesto por los artículos 1, 2, 3, fracción XXI, 7, párrafo primero, fracción VI, 8, 9, fracción II, 10, de la Ley General de Responsabilidades Administrativas; 3, fracción VII, de la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción; y 103 y 104, de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación.

Tomando en consideración que el dictamen de la Comisión de Puntos Constitucionales, a la iniciativa con proyecto del decreto por el que se propone la modificación de diversos artículos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de simplificación orgánica; aprobado por esta Cámara de Diputados, en lo relativo al artículo 6, Apartado A, fracción IV, se determinó que “Se establecerán mecanismos de acceso a la información pública y procedimientos de re-

visión expeditos que se sustanciarán ante las instancias competentes en los términos que fije esta constitución en las leyes; se considera que dicha disposición constitucional debe ser objeto de armonización y homologación en la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación respecto del ámbito de competencia de la Unidad de Evaluación y Control de la Comisión de Vigilancia de la Auditoría Superior de la Federación de la Cámara de Diputados.

Contenido de la iniciativa

Se somete a la consideración de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión la siguiente iniciativa con proyecto de decreto por el que se **reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación, con el objeto que la Unidad de Evaluación y Control de la Comisión de Vigilancia de la Auditoría Superior de la Federación de la Cámara de Diputados, cuente con atribuciones para implementar y operar los mecanismos de acceso a la información pública y procedimientos de revisión expeditos, derivados de las solicitudes de información pública que se formulen a la Auditoría Superior de la Federación, así como, vinculados a la Protección de Datos Personales, de conformidad con los términos que fije la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y leyes secundarias aplicables.**

Por lo expuesto sometemos a consideración de esta soberanía el siguiente proyecto de

Decreto por el que se reforman y adicionan los artículos 103 y 104 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación

Artículo Único. Se adicionan un tercer párrafo al artículo 103 y una fracción III Bis al artículo 104 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación, para quedar como sigue:

Artículo 103. ...

...

La Unidad tendrá a cargo la implementación y operación de los mecanismos de acceso a la información pública y procedimientos de revisión expeditos, derivados de las solicitudes de información pública que se formulen a la Auditoría Superior de la Federación, así como,

vinculados a la Protección de Datos Personales, de conformidad con los términos que fije la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y leyes secundarias aplicables.

Artículo 104. ...

I. a III. ...

III Bis. Conocer y atender las solicitudes de información pública que se formulen a la Auditoría Superior de la Federación; resolver los procedimientos de revisión que se promuevan en dicha materia; así como, los procedimientos vinculados a la Protección de Datos Personales, de conformidad con los términos que fije la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y leyes secundarias aplicables;

IV. a XVI. ...

...

Transitorios

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

Segundo. La Cámara de Diputados deberá adecuar el Reglamento Interior de la Unidad de Evaluación y Control de la Comisión de Vigilancia de la Auditoría Superior de la Federación de la Cámara de Diputados, en términos del presente Decreto.

Notas

1 J. Davis, "Access to and Transmission of Information: Position of de Media", en Veerle Deckmyn e Ian Thomson (eds.), *Openness and Transparency in the European Union*, European Institute of Public Administration, Maastricht, 1997, p. 121, citado por Jaqueline Perschard. *Grandes problemas. Transparencia: promesas y desafíos*. El Colegio de México A.C., México. Primera Edición 2017. Pág. 48.

2 Guerrero Gutiérrez, Eduardo. *Para entender la transparencia*. Editorial: Nostra. México. 2008. Págs. 15-16.

3 Peña, Víctor S. (Coord.). *A una década, temas y reflexiones sobre transparencia y rendición de cuentas como política pública en México*. Editorial: M.A. Porrúa. México 2011. Pág. 126.

4 Ídem.

5 Comisión Interamericana de Derechos Humanos, Organización de los Estados Americanos. El derecho de acceso a la información pública en las Américas. Estándares Interamericanos y comparación de marcos legales. Accesible en la siguiente dirección electrónica

<http://www.cidh.org/relatoria> (fecha de consulta 10 de abril de 2018).

6 Organización de Estados Americanos, San José, Costa Rica 7 al 22 de noviembre de 1969, Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto de San José). Accesible en la siguiente dirección:

https://www.oas.org/dil/esp/tratados_b-32_convencion_american_sobre_derechos_humanos.htm

7 Comisión Interamericana de Derechos Humanos. Caso Gomes Lund y otros (Guerrilha do Araguaia) Vs. Brasil. Excepciones Preliminares, Fondo, Reparaciones y Costas. Sentencia de 24 de noviembre de 2010. Serie C No. 219. Párr. 230. Accesible en la siguiente dirección:

http://www.corteidh.or.cr/docs/casos/articulos/seriec_219_esp.pdf (fecha de consulta 10 de abril de 2018).

8 Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de mayo de 2015.

9 Suprema Corte de Justicia de la Nación, “Jurisprudencia emitida por la Corte Interamericana de Derechos Humanos. Es vinculante para los jueces mexicanos siempre que sea más favorable a la persona”, Décima Época, Pleno, Semanario Judicial de la Federación, Tomo I, 5 de abril de 2014, página 204.

10 Comisión Interamericana de Derechos Humanos. Relatoría Especial para la Libertad de Expresión. El Derecho de acceso a la Información en el Marco jurídico interamericano. OEA/Ser.L/V/II CIDH/RELE/INF. 1/09. 30 de diciembre de 2009. Accesible en la siguiente dirección:

<http://www.cidh.org/pdf/%20files/RELEacceso.pdf>. (fecha de consulta: 10 de abril de 2018).

11 Suprema Corte de la Nación, Tesis Aislada, Décima Época, Transparencia y acceso a la información pública gubernamental. La procedencia del recurso de revisión previsto en la ley federal relativa, no se limita a las resoluciones provenientes del comité de información del sujeto obligado. Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Tomo II, julio de 2015, Página: 1773. Criterio que, si bien es cierto, fue superado por contradicción, por la Jurisprudencia con rubro “recurso de

revisión previsto en el artículo 49 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental, es improcedente contra las resoluciones emitidas por la Unidad de Enlace de la Comisión de Telecomunicaciones en las que comunica sobre la clasificación de la información”, no afecta ni modifica la esencia de la interpretación del Principio de Buena Fe.

12 Tesis 2ª. I/92, Octava Época, 2ª Sala, Información, derecho a la, establecido por el artículo 60. de la Constitución federal, Semanario Judicial de la Federación, Tomo X, agosto de 1992, pág. 44.

13 Tesis Aislada, Novena Época, Pleno, Garantías individuales (derecho a la información). Violación grave prevista en el segundo párrafo del artículo 97 constitucional. La configura el intento de lograr la impunidad de las autoridades que actúan dentro de una cultura del engaño, de la maquinación y del ocultamiento, por infringir el artículo 60. También constitucional, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Tesis LXXXIX/96, junio de 1996, pág. 513.

14 Tesis Aislada, Novena Época, Pleno, Derecho a la información, su ejercicio se encuentra limitado tanto por intereses nacionales y de la sociedad, como por los derechos de terceros, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Tesis p. lx/2000, abril de 2000, pág. 74.

15 Diario Oficial de la Federación, México. 30 de septiembre de 2005. Accesible en la siguiente dirección electrónica:

http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=2093669&fecha=30/09/2005 (fecha de consulta: 12 de abril de 2018).

16 Diario Oficial de la Federación. México. 30 de abril de 2009. Accesible en la siguiente dirección electrónica:

http://www.dof.gob.mx/nota_etallo.php?codigo=5089047&fecha=30/04/2009 (fecha de consulta: 12 de abril de 2018).

17 Diario Oficial de la Federación. México. 1 de junio de 2009. Accesible en la siguiente dirección electrónica:

http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5092143&fecha=01/06/2009 (fecha de consulta: 12 de abril de 2018).

18 Ídem. Pág. 28.

Bibliografía

Comisión Interamericana de Derechos Humanos, Organización de los Estados Americanos. El derecho de acceso a la información pública en las Américas. Estándares Interamericanos y comparación de marcos legales. Accesible en la siguiente dirección electrónica

<http://www.cidh.org/relatoria> (fecha de consulta 10 de abril de 2018).

Comisión Interamericana de Derechos Humanos. Caso Gomes Lund y otros (Guerrilha do Araguaia) Vs. Brasil. Excepciones Preliminares, Fondo, Reparaciones y Costas. Sentencia de 24 de noviembre de 2010. Serie C No. 219. Párr. 230. Accesible en la siguiente dirección:

http://www.corteidh.or.cr/docs/casos/articulos/seriec_219_esp.pdf (fecha de consulta 10 de abril de 2018).

Comisión Interamericana de Derechos Humanos. Relatoría Especial para la Libertad de Expresión. El Derecho de acceso a la Información en el Marco jurídico interamericano. OEA/Ser.L/V/II CIDH/RELE/INF. 1/09. 30 de diciembre de 2009. Accesible en la siguiente dirección:

<http://www.cidh.org/pdf%20files/RELEacceso.pdf> . (fecha de consulta: 10 de abril de 2018).

Criterio que, si bien es cierto, fue superado por contradicción, por la Jurisprudencia con rubro “Recurso de revisión previsto en el artículo 49 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental, es improcedente contra las resoluciones emitidas por la Unidad de Enlace de la Comisión ‘de Telecomunicaciones en las que comunica sobre la clasificación de la información”, no afecta ni modifica la esencia de la interpretación del Principio de Buena Fe.

Guerrero Gutiérrez, Eduardo. para entender La transparencia. Editorial: Nostra. México. 2008. Págs. 15-16.

J. Davis, “Access to and Transmission of Information: Position of de Media”, en Veerle Deckmyn e Ian Thomson (eds.), *Openness and Transparency in the European Union*, European Institute of Public Administration, Maastricht, 1997, p. 121, citado por Jaqueline Perschard. *Grandes problemas. Transparencia: promesas y desafíos*. El Colegio de México A.C., México. Primera Edición 2017. Pág. 48.

Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de mayo de 2015.

Organización de Estados Americanos, San José, Costa Rica 7 al 22 de noviembre de 1969, Convención Americana Sobre Derechos Humanos (Pacto de San José). Accesible en la siguiente dirección:

https://www.oas.org/dil/esp/tratados_b-32_convencion_america-na_sobre_derechos_humanos.htm

PEÑA, Víctor S. (Coord.). *A una década, temas y reflexiones sobre transparencia y rendición de cuentas como política pública en México*. Editorial: M.A. Porrúa. México 2011. Pág. 126.

Suprema Corte de Justicia de la Nación, “Jurisprudencia emitida por la Corte Interamericana de Derechos Humanos. Es vinculante para los jueces mexicanos siempre que sea más favorable a la persona”, Décima Época, Pleno, Semanario Judicial de la Federación, Tomo I, 5 de abril de 2014, página 204.

Suprema Corte de la Nación, Tesis Aislada, Décima Época, Transparencia y acceso a la información pública gubernamental. La procedencia del recurso de revisión previsto en la ley federal relativa, no se limita a las resoluciones provenientes del comité de información del sujeto obligado. Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Tomo II, julio de 2015, Página: 1773.

Tesis 2ª. I/92, Octava Época, 2ª Sala, Información, derecho a la, establecido por el artículo 60. de la Constitución federal, Semanario Judicial de la Federación, Tomo X, agosto de 1992, pág. 44.

Tesis Aislada, Novena Época, Pleno, Derecho a la información, su ejercicio se encuentra limitado tanto por intereses nacionales y de la sociedad, como por los derechos de terceros, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Tesis p. lx/2000, abril de 2000, pág. 74.

Tesis Aislada, Novena Época, Pleno, Garantías individuales (derecho a la información). Violación grave prevista en el segundo párrafo del artículo 97 constitucional. la configura el intento de lograr la impunidad de las autoridades que actúan dentro de una cultura del engaño, de la maquinación y del ocultamiento, por infringir el artículo 60. también constitucional, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Tesis LXXXIX/96, junio de 1996, pág. 513.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 12 de febrero de 2025.— Diputado Javier Herrera Borunda (rúbrica).»

Se turna a la Comisión de Transparencia y Anticorrupción, para dictamen.

PROPOSICIONES CON PUNTO DE ACUERDO

EXHORTO AL TSA A FIN DE ASEGURAR QUE EL TRIBUNAL UNITARIO AGRARIO DISTRITO 43 PERMANEZCA EN SU SEDE ACTUAL

«Proposición con punto de acuerdo, para exhortar al TSA a que la magistrada presidenta Claudia Dinorah Velázquez González deje de lado sus intereses personales y realice las acciones a que haya lugar, a fin de asegurar que el Tribunal Unitario Agrario Distrito 43 permanezca en su sede actual, así como exigir al Tribunal Superior Agrario que otorgue certeza y seguridad jurídica y elimine todas las barreras que impidan el cabal ejercicio del derecho a la justicia pronta y expedita, a cargo de la diputada Blanca Araceli Narro Panameño, del Grupo Parlamentario de Morena

Quien suscribe, Blanca Araceli Narro Panameño, diputada de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I, y 79, numeral 2, fracción III, del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración de esta soberanía la presente proposición con punto de acuerdo de urgente u obvia resolución, al tenor de las siguientes

Consideraciones

Actualmente, una gran preocupación e inconformidad por el Acuerdo General 2/2025 de fecha 7 de enero del 2024, emitido por el H. pleno del Tribunal Superior Agrario, en el cual se modifica la competencia territorial de los Tribunales Unitarios Agrarios de los Distritos 30 y 43 y el término en sus funciones de la sede alterna del Distrito 30a, con sede en Altamira, Tamaulipas por Redistribución de competencia.

Dicho acuerdo que se tomó de manera arbitraria y unilateral, sin que mediara una consulta previa, informada y de buena fe. La decisión carece de argumentos jurídicos, territoriales y sociales válidos.

La ubicación actual del Tribunal Unitario posibilita el acceso a la justicia agraria a quienes habitamos en los estados de Tamaulipas y Veracruz, debido a que es muy similar la distancia que se debe recorrer desde cada entidad. Además, de que el mayor número de casos que atiende el órgano jurisdiccional pertenecen a estas entidades, por lo que no existe razón alguna para alejar a la justicia de sus solici-

tantes, imposibilitándoles con ello, ejercer cabalmente su derecho de acceder a la misma.

La arbitrariedad referida, queda expuesta con mayor claridad, si consideramos que, el año pasado ocurrió una situación similar, la cual se pudo superar a través del diálogo y privilegiando el entendimiento bajo argumentos jurídicos y sociales insoslayables. Logrando así que Altamira, Tamaulipas siguiera siendo la sede del Tribunal Unitario Agrario del Distrito 43.

Como parte del Acuerdo citado se firmó el convenio de Colaboración DAJ-110-2023, en el cual el ayuntamiento de Altamira remodeló y rehabilitó el inmueble donde hasta ahora se encuentra el Tribunal, a fin de garantizar un espacio adecuado para desarrollar las actividades jurisdiccionales y administrativas correspondientes, cuyas obras tuvieron un costo de 3 millones 251 mil 786 pesos. Lo que confirma el irrevocable compromiso del ayuntamiento con el fortalecimiento de las instituciones y la mejora en la prestación de servicios en beneficio de la ciudadanía, no así el de las magistradas y magistrados del Tribunal Unitario.

No podemos dejar de mencionar que, la Magistrada presidenta, Claudia Dinorah Velázquez González, se ha negado al diálogo constructivo y transparente a fin de llegar a los acuerdos necesarios que permitan dejar la sede del Tribunal en su ubicación actual, mostrando una total falta de sensibilidad hacia la problemática, así como una resistencia injustificada para llevar a cabo los entendimientos necesarios entre los Poderes del Estado en sus diferentes niveles en beneficio de la ciudadanía. Actuar a todas luces injustificado, reprochable y alejado de los principios que deben ser observados en el nuevo modelo de justicia que mayoritariamente el pueblo de México mandata y los cuales apuntalan el proceso transformador que como acción hemos emprendido.

En tal virtud, presento a consideración de esta H. asamblea, con carácter de urgente u obvia resolución la presente proposición con

Punto de Acuerdo

Primero.- La Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión exhorta a la magistrada presidenta, Claudia Dinorah Velázquez González, a dejar de lado sus intereses personales y respetar el Acuerdo realizado el año

pasado para que el Tribunal Unitario Agrario, Distrito 43 permanezca en Tampico, Tamaulipas, mismo que derivó en el convenio de Colaboración DAJ-110-2023, lo que motivó que el H. Ayuntamiento de Altamira remodelara y rehabilitara el inmueble donde hasta ahora se encuentra el Tribunal, a fin de garantizar un espacio adecuado para realizar sus actividades jurisdiccionales y administrativas, cuyas obras implicaron una erogación de 3 millones 251 mil 786 pesos.

Segundo.- La Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión exhorta a la magistrada presidenta, Claudia Dinorah Velázquez González, para que desde el ámbito de su competencia y con pleno apego a la ética pública, realice las acciones a que haya lugar a fin de que quede sin efecto el Acuerdo General 2/2025 de fecha 07 de Enero del 2024, emitido por el H. Pleno del Tribunal Superior Agrario, en el cual se modifica la competencia territorial de los Tribunales Unitarios Agrarios de los Distritos 30 y 43 y el término en sus funciones de la sede alterna del Distrito 30ª, con sede en Altamira, Tamaulipas por Redistribución de competencia. Lo anterior con el objetivo de que el Tribunal Unitario Agrario Distrito 43 permanezca en la sede actual, evitando así perpetrar un grave daño a las y los ciudadanos de Tamaulipas y Veracruz que ahí acuden en busca de justicia.

Tercero.- La Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión exige al H. Pleno del Tribunal Superior Agrario garantizar a los núcleos agrarios, a las y los campesinos y a los pueblos y comunidades indígenas pertenecientes a los municipios de Xicotencatl, Altamira, Tampico, González, Mante Antiguo, Nuevo Morelos, Aldama, Tampico Alto, Pánuco, Ozuluaama y Pueblo Viejo, certeza y seguridad jurídica, así como el ejercicio del derecho a la justicia pronta y expedita, eliminando así todas las barreras que lo impidan.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 12 de febrero de 2025.— Diputada Blanca Araceli Narro Panameño (rúbrica).»

Se turna a la Comisión de Justicia, para dictamen.

SE REVISEN LOS ALCANCES DEL USO DE LA GRAFOLOGÍA COMO PRUEBA PERICIAL

«Proposición con punto de acuerdo, para exhortar a las Fiscalías y Poderes Judiciales de las entidades federativas a revisar los alcances del uso de la grafología como prueba pericial, a cargo del diputado Sergio Mayer Bretón, del Grupo Parlamentario de Morena

Quien suscribe, diputado Sergio Mayer Bretón, del Grupo Parlamentario de Morena, en la LXVI Legislatura del Honorable Congreso de la Unión de la Cámara de Diputados; con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I, y 79, numeral 1, fracción II, y numeral 2, fracciones I y III del Reglamento de la Cámara de Diputados someto a consideración de esta Honorable asamblea, proposición con punto de acuerdo por el que se solicita respetuosamente a las Fiscalías y Poderes Judiciales de las entidades federativas revisar los alcances del uso de la grafología como prueba pericial.

Consideraciones

Durante el primer periodo de sesiones de la Cámara de Diputados aprobamos reformas trascendentales para fortalecer las medidas de protección y prevención para garantizar el derecho de las mujeres a una vida libre de violencia, las cuales deberán ser observadas por las autoridades responsables de procuración y administración de justicia, de manera relevante, para poner la lupa en la actuación de los funcionarios responsables, establecer protocolos y procedimientos que permitan prevenir y en su caso sancionar el posible ejercicio indebido de funciones y, en su caso, sancionar la falta de ética, profesionalismo y el tráfico de influencias.

En próximos meses estaremos viviendo la transformación del Poder Judicial de la Federación y de los relativos de las entidades federativas, para garantizar la justicia a las víctimas de los delitos y, como parte de ello, las fiscalías deberán actualizarse y estar a la altura de este cambio de paradigma.

En este contexto, se requiere analizar el uso o mal uso de la grafología utilizada como medio de prueba para defender a vinculados a proceso por violencia familiar, abuso sexual o deudores alimentarios, entre otros delitos de género, como recientemente lo han hecho público diversos colectivos de mujeres y sí, en su caso, este medio de prueba ha sido utilizado para acreditar hechos que pudieran ir más allá de su área de su área de conocimiento.

Y más urgente revisar la valoración que los fiscales, ministerios públicos o jueces dan a este medio de prueba, respecto a otros medios de convicción y, en su caso, si a partir de ello se ha propiciado la impunidad de violentadores de género, en posible colusión con algunos abogados.

El análisis y revisión de los medios de prueba debe tener como objetivo el garantizar el derecho a una justicia pronta completa e imparcial, como lo mandata nuestra Carta Magna y, sobre todo, con perspectiva de género.

Reconozco los avances logrados a partir de la implementación del nuevo sistema penal acusatorio, sin embargo es esencial el continuo mejoramiento por parte de las instancias de procuración y administración de justicia, de manera relevante para la protección de las mujeres, niñas, niños y adolescentes ante cualquier hecho de violencia.

Lo anterior, en virtud de los casos que han sido públicos en diversos medios de comunicación principalmente por colectivos de mujeres que han denunciado el uso de la grafología para descalificar o demeritar a mujeres denunciadas de violencia, con la probable participación de algunos peritos y funcionarios de las fiscalías o, incluso jueces.

Un caso, entre otros que describen esta problemática, es el de Mariel quien valientemente denunció el abuso sexual de sus hijas por parte de su padre biológico, donde el imputado utilizó la grafología como medio de prueba, para demandar la patria potestad de las menores agredidas, donde el supuesto estudio tomo fragmentos de la firma de la denunciante para demostrar que por los trazos de esta la denunciante “disfrutó” hacer daño.

Entre otros casos, publicados en diversos medios de comunicación, a finales del año pasado se realizó una denuncia por el abuso a una menor en Mexicali, Baja California, durante el desarrollo de este caso, la madre acusó que Marifer Centeno, quién se identifica como perito en grafología, de difundir videos de su persona donde aparentemente analiza sus movimientos corporales para determinar que es una persona que no se conduce con verdad y así, buscar influir en las decisiones de los juzgadores.

De acuerdo con diversos colectivos de mujeres Marifer Centeno, creadora de contenidos quien se presenta como grafóloga, ha emitido diversas opiniones aparentemente sustentadas en favor de personas procesadas por abusos sexuales.

Cabe señalar que Marifer Centeno fue denunciada por un colectivo de mujeres que han identificado el uso tendencioso y sin sustento para buscar favorecer a diversos imputados por violencia de género y agresiones sexuales.

Diversos colectivos han hecho públicos dictámenes periciales para determinar, a partir de rasgos escriturales, riesgos de salud mental y condiciones de desarrollo biopsicosocial de figuras parentales, las cuales carecen de un sustento científico o profesional.

Resulta por demás grave que un contexto de combate a la violencia de género, se utilicen instrumentos técnicos sin sustento científico para aportar conclusiones de no responsabilidad penal, con graves daños e impactos para mujeres, niñas y adolescentes y, más grave aún, que algunos funcionarios puedan prestarse a prácticas cuestionables y sin sustento científico.

En aras de contribuir a la procuración y administración de justicia se estima viable revisar con responsabilidad el uso y alcances del peritaje en grafología, por sus inconsistencias científicas, sustituyéndolo por dictámenes periciales profesionales, debidamente sustentados.

De acuerdo con Lucina Wainner, la grafología se está usando en los juzgados de nuestro país, normalmente en contra de las mujeres. “Lo que sí sabemos es que evidentemente no puede constituir de ninguna manera una prueba científica que, digamos, determine un juicio para uno u otro lado”.

Este tipo de pruebas, no tiene base científica y, sin embargo, se están tomando en cuenta por algunos jueces y juezas del Poder Judicial.

En 1988, un estudio llevado a cabo con un grupo de grafólogos determinó que estos no eran capaces de predecir las puntuaciones del test Myers-Briggs a partir de las muestras de escritura proporcionadas (Bayne, R., & O'Neill, F. (1988), «Handwriting and personality: A test of some expert graphologists' judgments», *Guidance and Assessment Review* (4): 1-3).

En 1982, un metaanálisis de 200 estudios concluyó que la grafología era incapaz de predecir ningún rasgo de personalidad en ningún test (Jennings, D. L., Amabile, T. M., & Ross, L. (1982), *Informal covariation assessment: Data-based versus theory-based judgments*. In D. Kahneman, P. Slovic, & A. Tversky (Eds.), *Judgment under uncertainty*:

Heuristics and biases, Cambridge, England: Cambridge University Press, pp. 211-238).¹

En el marco de la presente proposición con punto de acuerdo, es relevante no confundir la grafoscopia con la grafología, pues ambas tienen una naturaleza y aplicaciones distintas.

De acuerdo con el tratadista Víctor Mayorga Morales, la primera tiene su origen en la criminalística moderna, mientras que la segunda, en la psicología experimental.

Por otra parte, la grafología analiza la escritura con el objetivo de descubrir aptitudes, personalidad global y actitudes, aspectos diferentes a los determinados por la grafoscopia, que tiene como objetivo individualizar a las personas por su escritura y concluir respecto a la autenticidad o falsedad, tanto de los grafismos como documentos.

El método de estudio de la grafología es morfológico o formal, es decir, que toma únicamente en cuenta la forma o el trazado de la escritura; en tanto que el método de estudio de la grafoscopia técnica es funcional o fisiológico, basado en el análisis de los movimientos automáticos del ser humano.

Otra diferencia es que el material con que se trabaja en grafología es de origen conocido o indubitado, mientras que en grafoscopia se utiliza material cuestionado.

Por último, en la grafología las conclusiones son de carácter subjetivo, no pueden demostrarse fehacientemente; en tanto que en la grafoscopia conclusiones pueden demostrarse de manera objetiva.²

Los peritos Juan Francisco y Rafael Orellana Castro, identifican las siguientes diferencias entre la grafología y la pericial caligráfica o grafoscopia:³

La grafología estudia los rasgos de personalidad y carácter de un individuo a través de la escritura, mientras que la pericial en grafoscopia investiga exclusivamente la autenticidad o falsedad de un manuscrito o de una firma, sin entrar a valorar nada más.

La grafología precisa de un manuscrito para el análisis psicológico del individuo (lo que se viene a llamar test proyectivo por antonomasia), mientras que la grafoscopia precisa necesariamente, y como mínimo, de dos piezas escriturales que deben compararse o confrontarse: la dubitada, por un lado, y la o las indubitadas por otro.

La pericia caligráfica o de grafoscopia es una prueba sustentada en estudios y pruebas científicas, en tanto cuando se pretende probar una patología o circunstancia psíquica de una determinada persona, primará la presentación de informes periciales emitidos por psicólogos más que por grafólogos.

La grafoscopia es un examen de la escritura insertada en un documento. Es una disciplina que busca establecer técnicamente la correspondencia entre los gestos tipo idiosincráticos gráficos dubitados con la muestra testigo, en lenguaje sencillo, si provienen de un mismo puño y letra.

Por otra parte, con el análisis de la escritura los grafólogos intentan conocer aspectos de la personalidad.

Es importante tener presente que en términos de lo dispuesto apartado B, fracción IV, del artículo 20 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, uno de los derechos de los imputados tiene que ver con la recepción de los testigos y demás pruebas pertinentes que ofrezca; siendo conveniente analizar en este contexto el alcance de la "pertinencia", a efecto de garantizar la procuración y administración de justicia en nuestro país.

En el Grupo Parlamentario de MORENA, refrendamos nuestro compromiso para garantizar la justicia en su sentido más amplio.

Por los razonamientos expresados, someto a la consideración de esta soberanía, el siguiente

Punto de Acuerdo

Primero.- La Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, con pleno respeto a las atribuciones de las Fiscalías y Poderes Judiciales de las entidades federativas, solicita respetuosamente revisar el uso de la prueba pericial en la técnica denominada grafología, así como la viabilidad de proscribir ésta de los listados de personal auxiliar en la administración de justicia o de peritos autorizados.

Segundo.- La Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, con pleno respeto a las atribuciones de las Fiscalías y Poderes Judiciales de las entidades federativas, solicita investigar los casos en que la pericial en grafología o sus conclusiones, hayan excedido las áreas de conocimiento que puedan auxiliar a la procuración y administración de justicia y, en su caso, iniciar los procedimientos para sancionar a los abogados, peritos y funcionarios responsables.

Tercero.- La Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, solicita respetuosamente a la Secretaría de las Mujeres del ámbito federal, a fortalecer sus estrategias para brindar las medidas de protección de las mujeres, niñas y adolescentes frente a cualquier hecho de violencia, estableciendo mecanismos de colaboración con las instancias responsables en materia de procuración y administración de justicia.

Notas:

1. <https://www.criminologiaycriminalistica.com/post/la-grafolog%C3%ADa-un-fraude-si>
2. <https://inacipe.gob.mx/Imagenes/campus/docs/peritos/COMPEN-DIO%20DE%20GRAFOTECNIA.pdf>
3. <http://www.gabineteorellana.com/articulos/diferencias%20entre%20la%20grafolog%C3%ADa%20y%20pericia%20caligr%C3%A1fica.pdf>

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a 12 de febrero de 2025.— Diputado Sergio Mayer Bretón.»

Se turna a la Comisión de Justicia, para dictamen.

EXHORTO A LA SENER, A PROMOVER EL USO DE HIDRÓGENO VERDE EN LA INDUSTRIA ENERGÉTICA

«Proposición con punto de acuerdo, para exhortar a la Sener a promover el uso de hidrógeno verde en los diversos sectores de la industria energética, que permita transitar al uso de energías limpias, a cargo de la diputada Alejandra Chedraui Peralta, del Grupo Parlamentario de Morena

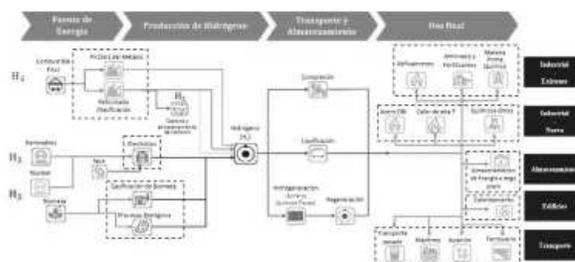
Quien suscribe, Alejandra Chedraui Peralta, diputada integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos; 6, numeral 1, fracción I; 62, numeral 3; 79, numeral 1, fracción II, y numeral 2, fracción II, y demás aplicables del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración de esta soberanía, proposición con punto de acuerdo, al tenor de las siguientes

Consideraciones

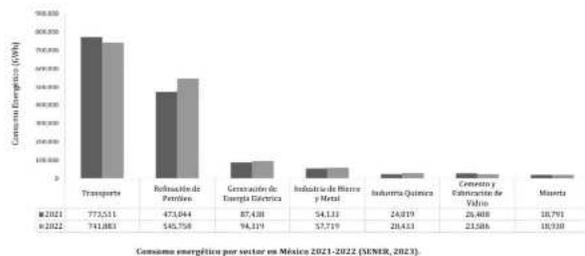
El hidrogeno verde se define como un combustible limpio producido a partir de fuentes de energía renovables en un proceso denominado electrólisis.¹

Para la licuefacción de hidrógeno se utiliza energía derivada de fuentes renovables como turbinas eólicas, paneles solares o instalaciones hidroeléctricas en combinación con la electrólisis, no se emite dióxido de carbono de la producción de electricidad.

Es menester mencionar que el hidrógeno es usado de múltiples formas para fines industriales (refinerías, metalurgia, alimentos, vidrio, fertilizantes y otros químicos). Para su clasificación se han asignado colores en función del método de producción, la materia prima utilizada, la intensidad de las emisiones, o lo que se hace con ellas. Los tipos de hidrógeno predominantes son el gris, azul y verde:²



La demanda energética en México está experimentando una evolución constante, impulsada principalmente por sectores clave como el transporte, la refinería de petróleo y la generación de energía eléctrica. Estos sectores, caracterizados por un alto consumo energético, están proyectados a desempeñar un papel fundamental en el futuro del suministro energético del país



El uso del hidrógeno como vector energético (como combustible, para almacenar energías renovables o en celdas de

combustible) es aún incipiente. El uso de hidrógeno mezclado con gas natural (hasta en un 30%) en la generación de electricidad tiene un alto potencial en la generación energética y en estrategias energéticas limpias.

Asimismo, debemos mencionar que la producción de energía eléctrica en México proviene principalmente de tecnologías termoeléctrica (78.8% del total) e hidroeléctrica (7.7%).

- La energía geotermoeléctrica, eólica y fotovoltaica han tenido una aportación cada una menor al 1%.
- El potencial uso de hidrógeno verde y azul (al capturar el CO₂ generado) contribuiría considerablemente a las estrategias de descarbonización en México

Una mayor contribución del hidrógeno en la producción energética permitiría a otros estados participar en la generación energética nacional.

Más del 50% de la producción energética actual del país, se encuentra concentrada en siete estados, Veracruz (13.4%), Tamaulipas (11.3%), Chihuahua (7.6%) Sonora (6.5%), Baja California (5.2%), Chiapas (5.2%) y Durango (5.1%).

Algunos estados que podrían contribuir a la generación energética mediante hidrógeno limpio incluyen: Nuevo León, Oaxaca, Guanajuato, Baja California.

Una mayor contribución



No debemos soslayar, los compromisos generados en el Acuerdo de París, para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a cero, antes de mitad de siglo están forzando a cada vez más empresas y países a apostar por estrategias de descarbonización ambiciosas.

Asimismo, debemos destacar que las empresas de todo el mundo ven al hidrógeno verde como un vector clave para la descarbonización y para cumplir con los objetivos climáticos. Se espera que el desarrollo de la economía del hidrógeno verde sienta las bases para nuevas oportunidades de negocio y creación de valor.³

Tan solo en la industria minera y metalúrgica, el hidrógeno se puede utilizar para alimentar vehículos eléctricos de celda de combustible (FCEV) impulsados por hidrógeno, principalmente camiones de extracción mineros (CAEX); para la reducción de minerales, en su mayoría hierro para producir acero; y en aplicaciones térmicas donde el hidrógeno se puede quemar directamente para generar calor.

En la industria del cemento, el mayor potencial de hidrógeno se prevé en el suministro de calor a alta temperatura en el proceso de producción, que es la mayor fuente de emisiones de GEI del sector. La industria química también podría hacer uso del hidrógeno verde para la generación de energía térmica, donde reside el mayor potencial, o puede utilizarse como materia prima química para reemplazar el suministro de hidrógeno gris existente para la producción de vidrio plano, resinas sintéticas o margarinas.

Debido a lo expuesto es que es importante transitar al uso de energías limpias, incentivar el uso del hidrógeno verde como un componente de descarbonización, lo que permitirá no solo dar cumplimiento a los compromisos internacionales si no también permear en la sociedad, garantizando el derecho a un ambiente sano.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a la consideración del pleno de esta Honorable asamblea el siguiente

Punto de Acuerdo

Único. La Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, solicita respetuosamente a la Secretaría de Energía, para que en el ámbito de sus atribuciones promueva el uso de hidrógeno verde en los diversos sectores de la Industria Energética, que permita transitar al uso de energías limpias.

Notas

1. El ABC del hidrógeno verde y su avance en México. Patricia Tapia Cervantes. Septiembre 08, 2023. Disponible en la Web

<https://forbes.com.mx/el-abc-del-hidrogeno-verde-y-su-avance-en-mexico/#:~:text=En%20M%C3%A9xico%20a%C3%BA%20no%20existe,Ruta%20para%20impulsar%20esta%20industria>

2. Estrategia Industrial de hidrógeno Limpio de México 2024. Asociación mexicana de Hidrógeno (AMH2). Disponible en la Web <file:///C:/Users/Usuario/Downloads/ERM_Estrategia_de_Hidrogeno-Resumen-Ejecutivo-Distribucion-Oct-2024%20(2).pdf>

3. Hidrógeno verde en México: el potencial de la transformación. Tomo IV: Oportunidades para el sector privado. Alianza Energética. Cooperación Alemana. Disponible en la Web <chrome-extension://efaidnbmnnpkajpegglefindmkaj/>

https://energypartnership.mx/fileadmin/mexico/media_elements/reports/Hidro%CC%81geno_AE_Tomo_IV.pdf

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a 12 de febrero de 2025.— Diputada Alejandra Chedraui Peralta (rúbrica).»

Se turna a la Comisión de Energía, para dictamen.

CAMPAÑAS QUE PROMUEVAN LA IMPORTANCIA DEL USO DE LA MODA SOSTENIBLE

«Proposición con punto de acuerdo, para exhortar a la Semarnat a diseñar e implementar campañas que promuevan la importancia del uso de la moda sostenible, a cargo de la diputada Alejandra Chedraui Peralta, del Grupo Parlamentario de Morena

Quien suscribe, Alejandra Chedraui Peralta, diputada integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos; 6, numeral 1, fracción I; 62, numeral 3; 79, numeral 1, fracción II, y numeral 2, fracción II, y demás aplicables del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración de esta soberanía, proposición con punto de acuerdo, al tenor de las siguientes

Consideraciones

La industria de la moda es uno de los principales contaminadores del planeta, y es responsable de una gran cantidad de desechos y emisiones de gases de efecto invernadero. Además, hay problemas éticos en la industria, como la explotación laboral y la falta de transparencia en la cadena

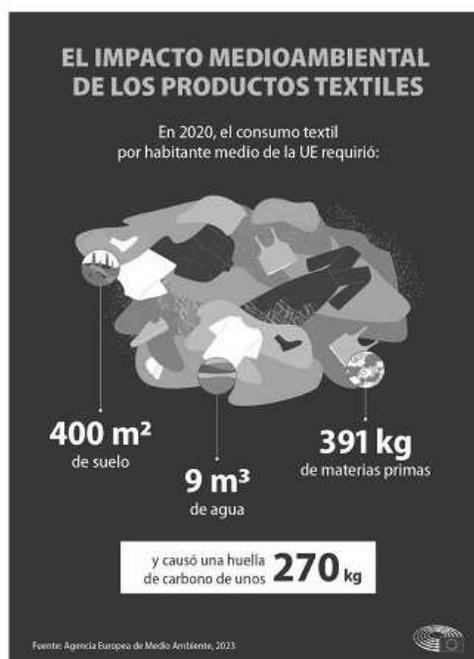
de suministro. La moda sostenible busca abordar estos problemas y mejorar la industria en su conjunto.¹

Baste mencionar que tan solo de 2000 a 2015, según New Textiles Economy, un reporte de la Fundación Ellen MacArthur, la producción de ropa se duplicó: alrededor de 50 mil millones de prendas fueron fabricadas en el 2000, ¡pero quince años después se produjeron más de 100 mil millones.²

A la par de este aumento, en una media mundial, las veces que se usa la ropa han decrecido en un 36% en el mismo lapso. La ropa desechada, que podría usarse aún, se traduce en 460 mil millones de dólares perdidos. Hay prendas que se usan únicamente de 7 a 10 veces y se tiran.

Concatenado con lo anterior, la producción textil utiliza mucha agua, además de tierras para cultivar algodón y otras fibras. Para elaborar una sola camiseta de algodón, las estimaciones indican que se necesitan 2.700 litros de agua dulce: la cantidad de agua que una persona bebe en dos años y medio.

El sector textil fue la tercera fuente de degradación del agua y del uso del suelo en 2020. Ese año también, se necesitó una media de nueve metros cúbicos de agua, el uso de 400 metros cuadrados de tierra y 391 kilogramos (kg) de materias primas para proporcionar ropa y calzado a cada ciudadano de la Unión Europea.³



Según las estimaciones, la producción textil, a través de los tintes y los productos de acabado, es responsable de aproximadamente el 20 % de la contaminación mundial de agua potable.

La mayoría de los microplásticos de los textiles se liberan durante los primeros lavados. Precisamente, la moda rápida se basa en una producción en masa, con precios bajos y grandes volúmenes de ventas, lo que fomenta que se produzcan muchos de estos primeros lavados.

Una sola carga de ropa de poliéster puede verter 700,000 fibras microplásticas que pueden llegar a la cadena alimentaria.

El lavado de materiales sintéticos lleva a la acumulación anual de más de medio millón de toneladas de microplásticos en el fondo de los océanos. Además de este problema global, la contaminación generada por la producción de prendas de vestir tiene un impacto devastador en la salud de la población local, los animales y los ecosistemas donde se ubican las fábricas.

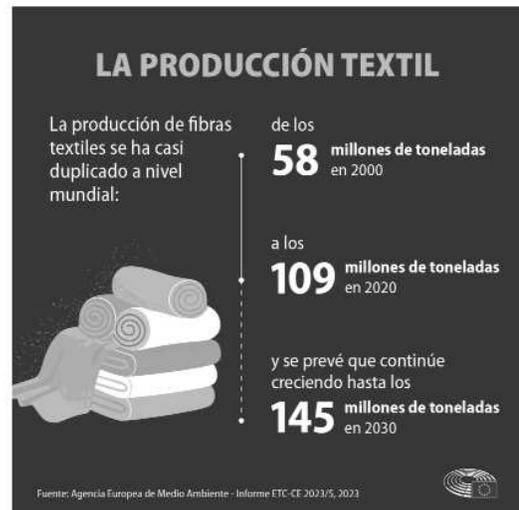
Según la Agencia Europea de Medio Ambiente, las compras de textiles en la UE en 2020 generaron alrededor de 270 Kg de emisiones de CO₂ por persona. Esto significa que los productos textiles consumidos en la UE generaron unas emisiones de gases de efecto invernadero de 121 millones de toneladas.

También ha cambiado la forma en que las personas se deshacen de la ropa no deseada, ya que suelen tirar las prendas en lugar de donarlas. Sin embargo, menos de la mitad de la ropa usada se recoge para ser reutilizarla o reciclarla, y sólo el 1% se recicla en ropa nueva, ya que las tecnologías que permitirían reciclar la ropa en fibras vírgenes están empezando a aparecer ahora.

Los europeos consumen de media casi 26 kg y se desprenden de unos 11 kg de textiles cada año. La ropa usada puede exportarse fuera de la Unión Europea, pero la mayoría (87 %) es incinerada o depositada en vertederos.

El auge de la moda rápida ha sido crucial en el aumento del consumo, impulsado también en parte por las redes sociales y la industria, que impulsa que las tendencias de la moda lleguen a más consumidores y a un ritmo más rápido que en el pasado.

Las nuevas estrategias para hacer frente a este problema van desde desarrollar nuevos modelos de negocio para alquilar la ropa, diseñar los productos de forma que sea más fácil reutilizarlos y reciclarlos (moda circular), convencer a los consumidores de que compren menos ropa de mejor calidad (moda lenta) y, en general, orientar el comportamiento de los consumidores hacia opciones más sostenibles.



Como parte del plan de acción de la economía circular, la Comisión Europea presentó en marzo de 2022 una nueva estrategia para hacer que los textiles sean más duraderos, reparables, reutilizables y reciclables, hacer frente a la moda rápida y estimular la innovación en el sector.

La nueva estrategia incluye nuevos requisitos de diseño ecológico para los productos textiles, información más clara para el consumidor, un Pasaporte Digital de Producto y pide a las empresas que asuman su responsabilidad y actúen para minimizar sus huellas de carbono y medioambientales.

En junio de 2023, los eurodiputados propusieron endurecer las medidas comunitarias para frenar la producción y el consumo excesivos de productos textiles. El informe realizado por el Parlamento demandó que los textiles se confeccionen respetando los derechos humanos, sociales y laborales, así como el medio ambiente y el bienestar de los animales.

Para reforzar lo anteriormente aludido, baste hacer mención el estudio realizado por la Alianza de la ONU, en relación al tema de la Moda Sostenible, donde se revela que la industria textil y de la confección es responsable de

aproximadamente 2% a 8% de las emisiones globales de gases de efecto invernadero, del consumo de alrededor de 215 billones de litros de agua al año y de aproximadamente 9% de las pérdidas anuales de microplásticos en los océanos.

Otros datos sobre el impacto ambiental de la industria de la moda revelan que:

- Se requieren 7 500 litros de agua para producir unos jeans.
- La industria de la moda es responsable del 20% del desperdicio total de agua a nivel global.
- La producción de ropa y calzado produce el 8% de los gases de efecto invernadero.
- La industria de la moda produce más emisiones de carbono que todos los vuelos y envíos marítimos internacionales juntos.
- Cada segundo se entierra o quema una cantidad de textiles equivalente a un camión de basura.
- La producción de ropa se duplicó entre 2000 y 2014

Asimismo, la gestión inadecuada de los residuos textiles se ha convertido en un problema ambiental de gran magnitud con consecuencias a nivel mundial. Este fenómeno afecta la salud del planeta y resalta la necesidad de implementar medidas sostenibles para contrarrestar su impacto negativo.

Algunos de los puntos más relevantes que evidencian la gravedad de esta situación son:

- Volúmenes masivos de residuos

Según datos de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat), tan solo en la Ciudad de México se desechan anualmente alrededor de 3,700 millones de toneladas de residuos textiles. Este volumen considerable de desechos plantea un desafío significativo para la gestión adecuada de residuos.

- Bajo índice de reciclaje

A pesar de la magnitud de los residuos textiles generados, el índice de reciclaje es alarmantemente bajo, con apenas

un 1% en nuestro país. Esto sugiere que la mayoría de los textiles descartados terminan en vertederos, contribuyendo a la contaminación y la degradación ambiental.

- Contribución a las aguas residuales y emisiones de carbono

De acuerdo con el sitio Climate Consulting by Selectra, conocer el ciclo de vida de la ropa es una forma de entender el impacto de su huella de carbono y del impacto en el medio ambiente, desde la materia prima hasta el final de su vida útil.

- La producción de materias primas: las prendas se producen a partir de materias primas como el poliéster, el algodón, la seda o la lana. Algunas de ellas se derivan de recursos no renovables, como el petróleo, para producir fibras sintéticas, mientras que otras se derivan de materiales vegetales o animales y, por tanto, requieren mucha agua y productos químicos.
- La fabricación de la ropa: debido a las sustancias que contiene, el tinte es tóxico no sólo para los trabajadores que fabrican la ropa, sino también para los consumidores y el ecosistema acuático que contamina.
- El transporte de la ropa: generalmente se fabrica en países en vías de desarrollo, donde los costos de producción y los sueldos son más bajos, por tanto, la ropa se transporta por aire o por mar generando mayor contaminación ambiental.
- Uso. Cuando la prenda ha sido comprada, hay dos factores importantes para tener en cuenta en el ciclo de la vida de una prenda: el mantenimiento (lavado, secado, planchado, arreglos y cuidados) que harán que la prenda dure más en caso de un buen cuidado; y la utilización, el uso que se hace de dicha prenda. Si se utiliza mucho una prenda, el impacto que tiene en el medioambiente es menor.
- Final de la vida útil: el ciclo de la vida útil de una prenda termina simplemente cuando ya no se hace uso de ella, muchas veces termina en la basura.
- El reciclaje de la ropa usada: se trata de un paso crucial y una forma de alargar su vida útil. Reciclar ciertas prendas evitará volver al principio del ciclo de vida que hemos explicado.

La industria de la ropa, una de las más contaminantes en México, emite un 10 % de los contaminantes a nivel global por lo que es importante impulsar nuevas formas de consumo y fomentar una mayor participación de los consumidores para reducir el impacto ambiental.

Uno de los mayores causantes de la crisis climática es el dióxido de carbono (CO₂) y la industria de la moda en México es una de las más contaminantes. Además, las emisiones de CO₂ causan la degradación de los suelos y provocan la destrucción de la selva tropical por la tala de miles de árboles para fabricar tejidos a base de celulosa, que es material de ropa de bajo precio-calidad.⁴

De acuerdo con Treebute, una compañía especializada en sostenibilidad, el uso promedio de una prenda nueva es de apenas siete puestas antes de apartarla del armario.

Esta situación implica que, si la llamada “moda rápida” continúa, las emisiones de CO₂ aumentarán casi en un 50 % para 2030.

“La era del consumo rápido y desmedido nos ha hecho comprar más de lo que necesitamos, una práctica que no es sostenible, pues lo que decides comprar y lo que tienes en tu armario está relacionado con el desastre ecológico que atravesamos en la actualidad”.

Ante el panorama que se presenta en relación a la industria textil, se puede considerar que la moda sostenible, ha dejado de ser una tendencia pasajera para convertirse en un movimiento global que busca redefinir la industria textil. Sin embargo, más allá de lo que ocurre en las grandes capitales de la moda como París o Nueva York, México también está viviendo su propia revolución silenciosa en el ámbito de la moda sostenible, fusionando la innovación con la preservación cultural.⁵

1. Materiales reciclados y nuevas tecnologías

En México, diseñadores y marcas están liderando el cambio hacia la sostenibilidad mediante el uso de materiales innovadores y culturalmente relevantes. Por ejemplo, Carla Fernández utiliza fibras naturales como el algodón orgánico y lino, mientras que explora materiales innovadores como el cuero de cactus, un desarrollo 100% mexicano. Este enfoque no solo reduce la huella de carbono, sino que también refleja la riqueza cultural del país.

La moda sostenible en México no solo se trata de materiales y procesos, sino también del impacto cultural. Marcas como Someone Somewhere y Amor & Rosas están integrando técnicas tradicionales en sus diseños modernos, promoviendo así la preservación de técnicas artesanales y apoyando a comunidades indígenas. Estos esfuerzos no solo enriquecen la oferta de moda del país, sino que también empoderan a las comunidades locales, generando un impacto social positivo.

Asimismo, la sostenibilidad en el mercado de la moda mexicana se ha convertido en un tema cada vez más relevante en la industria. Con un enfoque en la protección del medio ambiente, el bienestar de los trabajadores y la calidad de los productos, las marcas mexicanas están adoptando prácticas más responsables.⁶

Ventajas

- Reducción del impacto ambiental
- Fomento de la economía local
- Mejora de la imagen de la marca
- Mayor transparencia en la cadena de producción

Desventajas

- Falta de conciencia y educación sobre la sostenibilidad en el mercado de la moda mexicana.
- Altos costos asociados con la implementación de prácticas sostenibles en la producción de moda.
- Competencia desleal con marcas internacionales que no siguen estándares de sostenibilidad.
- Dificultad para acceder a materiales y proveedores locales que cumplan con criterios sostenibles.
- Resistencia al cambio por parte de consumidores acostumbrados a precios bajos y productos de moda rápida.

Visto lo anterior, podemos establecer que a industria de la moda necesita la sostenibilidad porque la forma en que se produce y se consume ropa actualmente es insostenible. La producción de ropa requiere una gran cantidad de recursos naturales, y las prácticas de producción ineficientes y poco

sostenibles contribuyen a la degradación del medioambiente y a la explotación laboral. Además, la cultura de la moda rápida ha llevado a un exceso de producción y consumo, lo que conlleva un gran aumento en los residuos textiles. La sostenibilidad en la industria de la moda es esencial para garantizar un futuro viable para la industria y para el planeta.

Además, la moda sostenible fomenta una actitud más responsable y ética frente al consumo. Criterios de valor, desde su concepción ha sido una corriente de pensamiento, diseño, producción y uso de prendas o complementos basada en: Minimizar el impacto medioambiental para preservar y mejorar la salud del planeta.

En un mundo en constante cambio, es crucial diseñar un futuro sostenible que garantice la preservación de nuestro planeta para las generaciones venideras. Esto implica adoptar prácticas y tecnologías que minimicen el impacto al medio ambiente, promoviendo la conservación y restauración de los recursos naturales y reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero.

Además, el diseño sostenible no solo beneficia al medio ambiente, sino que también puede tener un impacto positivo en la sociedad y la economía. Al fomentar la innovación y la eficiencia, pues con ello se gestan oportunidades de empleo en industrias sostenibles, lo cual conlleva a mejorar la calidad de vida de las comunidades. Al mismo tiempo, el enfoque en la sostenibilidad puede conducir a la creación de productos y servicios más duraderos y de mayor calidad, lo que a su vez puede generar un impacto positivo en la economía a largo plazo.

Ante ello, nos enfrentamos a un fuerte desafío como lo es, el cambio en la cultura de consumo, puesto que la moda sostenible, requiere que los consumidores sean más conscientes de sus compras y elijan productos que sean más duraderos y respetuosos con el medio ambiente

Ante este escenario es imperante promover entre la población, el cambio de hábitos de consumo, lo anterior a través de campañas de concientización que permeen entre la población y genere mayor conocimiento del impacto negativo que puede generar, seguir con la misma dinámica de consumo.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a la consideración del pleno de esta Honorable asamblea el siguiente

Punto de Acuerdo

Único. La Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión solicita respetuosamente a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, para que en el ámbito de sus atribuciones diseñe e implemente campañas de concientización que promuevan la importancia del uso de la moda sostenible, como una medida de impactar menos el ambiente y transitar a nuevos hábitos de consumo.

Notas

1. La qocha. Los desafíos y oportunidades de la moda sostenible en la industria de la moda. Enero, 2023. Disponible en la Web < Los desafíos y oportunidades de la moda sostenible en la industria de – Laqocha >.

2. Fast fashion: de tu armario al vertedero. Greenpeace México. Enero 2021. Disponible en Web

<https://www.greenpeace.org/mexico/blog/9514/fast-fashion/?gad_source=1&gclid=EAIaIQobChMIOL4kPegiwMVTdxECB0EESchEAYASAAEgI6VPD_BwE>

3. El impacto de la producción textil y de los residuos en el medio ambiente. Publicado: 29-12-2020. Disponible en la Web

<https://www.europarl.europa.eu/topics/es/article/20201208STO93327/el-impacto-de-la-produccion-textil-y-de-los-residuos-en-el-medio-ambiente#:~:text=Seg%C3%BAAn%20las%20estimaciones%2C%20la%20producci%C3%B3n,liberan%20durante%20los%20primeros%20lavados.>

4. La Industria de la ropa emite un 10 % de los contaminantes a nivel global. 22 de abril de 2023. Disponible en la Web

<https://www.swissinfo.ch/spa/la-industria-de-la-ropa-emite-un-10-de-los-contaminantes-a-nivel-global/48454744#:~:text=%2D%20La%20industria%20de%20la%20ropa,advertido%20este%20s%C3%A1bado%20una%20especialista.>

5. Sergio Olavarrieta Marin La Moda Sostenible en México: Una Revolución Silenciosa que Está Cambiando la Industria. Disponible en la Web

<https://es.linkedin.com/pulse/la-moda-sostenible-en-m%C3%A9xico-una-revoluci%C3%B3n-que-est%C3%A1-sergio-rjm0>

6. Comercializate.mx. Alejandra Hernández Gutiérrez. Junio 13, 2024. “Sostenibilidad en la moda mexicana: retos y oportunidades | Actualizado enero 2025”. Disponible en la Web:

<https://comercializate.mx/sostenibilidad-en-el-mercado-de-la-moda-mexicana/>

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a 12 de febrero de 2025.— Diputada Alejandra Chedraui Peralta (rúbrica).»

Se turna a la Comisión de Medio Ambiente y Recursos Naturales, para dictamen.

SE IMPLEMENTEN Y FINANCIEN LOS PROTOCOLOS ESPECIALIZADOS PARA LA ATENCIÓN Y PROTECCIÓN DE NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES MIGRANTES

«Proposición con punto de acuerdo, para exhortar a diversas autoridades a implementar, fortalecer y financiar los protocolos especializados para la atención y protección de niñas, niños y adolescentes migrantes, salvaguardando el principio del interés superior de la niñez, suscrita por la diputada Margarita Ester Zavala Gómez del Campo y diputados integrantes del Grupo Parlamentario del PAN

De la diputada Margarita Ester Zavala Gómez del Campo y suscrita por las y los diputados del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 6, numeral 1, fracción I; 79, numeral 2, fracción I y demás aplicables del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta honorable asamblea el siguiente punto de acuerdo, con base en las siguientes

Consideraciones

Primero. Las niñas, niños y adolescentes migrantes pertenecen a uno de los grupos más vulnerables en el contexto de la migración, enfrentando riesgos graves como desaparición, trata de personas, explotación sexual y reclutamiento por el crimen organizado. La falta de protocolos claros y efectivos para la protección de las y los menores, pone en peligro su bienestar físico y emocional, dejando lagunas que propician que el interés superior del menor se vea afectado.

La insuficiencia de atención y recursos asignados a programas de protección de niñas, niños y adolescentes migrantes y la falta de coordinación entre las instituciones

responsables han generado una respuesta inadecuada frente a las necesidades de este grupo. Lo cual resalta la urgencia de garantizar no solo medidas inmediatas de protección, sino también políticas públicas sostenibles que aseguren su desarrollo integral y su reintegración en entornos seguros y protectores.

Segundo. El impacto de la migración afecta de manera particular a las niñas, niños y adolescentes, pues al encontrarse en una etapa de desarrollo son especialmente vulnerables al daño psicológico y emocional. La separación de sus familias en el caso de quienes no están acompañados, la exposición a condiciones extremas durante el trayecto y el cambio abrupto de entorno generan altos niveles de estrés y ansiedad, afectando su bienestar y desarrollo integral. Además, muchos enfrentan violencia, discriminación y negligencia, tanto en su trayecto, como en su lugar de destino, lo que perpetúa condiciones de inseguridad y desprotección que dificultan su adaptación y crecimiento en un entorno seguro.

En este momento hay una grave falta de mecanismos que garanticen a las niñas, niños y adolescentes migrantes su seguridad y bienestar. Lamentablemente, los albergues destinados a su cuidado y atención también enfrentan limitaciones debido a la insuficiencia de recursos y personal capacitado.

Tercero. La protección de las niñas, niños y adolescentes migrantes es un tema que debe ser prioridad para el gobierno, es una obligación del Estado Mexicano. La certeza es fundamental para velar por el interés superior de la niñez, protegerlos cuando se encuentren en contextos de vulnerabilidad y fomentar su desarrollo integral.

Es por ello que resulta urgente que el gobierno tome medidas inmediatas para implementar, fortalecer y financiar los protocolos especializados para la atención y protección de niñas, niños y adolescentes migrantes, salvaguardando en todo momento su interés superior y protegiendo sus derechos.

Por lo anteriormente expuesto, pongo a consideración de esta honorable asamblea la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Único. La Cámara de Diputados exhorta respetuosamente a la Secretaría de Gobernación, a la Secretaría de Relaciones Exteriores, al Instituto Nacional de Migración, a la Se-

cretaría de Hacienda y Crédito Público y al Sistema Nacional para la Protección de los Niños y de las Niñas a implementar, fortalecer y financiar los protocolos especializados para la atención y protección de niñas, niños y adolescentes migrantes, salvaguardando el principio del interés superior de la niñez.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 12 de febrero de 2025.— Diputada Margarita Ester Zavala Gómez del Campo (rúbrica).»

Se turna a la Comisión de Asuntos Migratorios, para dictamen.

EXHORTO AL GOBERNADOR DE NUEVO LEÓN, A CREAR Y DISEÑAR POLÍTICAS PÚBLICAS PARA ATENDER A LA POBLACIÓN MIGRANTE

«Proposición con punto de acuerdo, para exhortar al gobernador del estado de Nuevo León a crear y diseñar políticas públicas para atender a la población migrante que se encuentra en el estado y que llegarán en próximos días a consecuencia de las medidas migratorias adoptadas por el presidente de Estados Unidos de América, a cargo de la diputada Annia Sarahí Gómez Cárdenas, del Grupo Parlamentario del PAN

La suscrita, Annia Sarahí Gómez Cárdenas, diputada en la LXVI Legislatura del Congreso de la Unión, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I y 79 numeral 1, fracción II del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta a consideración de esta honorable asamblea la proposición con punto de acuerdo, en el que se exhorta respetuosamente al gobernador del estado de Nuevo León a celebrar convenios con las dependencias y entidades del gobierno federal y de los 51 municipios que conforman el estado para implementar acciones tendientes a coadyuvar con los actos humanitarios, de asistencia o de protección a los migrantes que se encuentran en el estado y que llegarán en próximos días a consecuencia de las medidas migratorias adoptadas por el presidente de Estados Unidos de América.

Consideraciones

1. El lunes 20 de enero del 2025 tomó posesión como presidente número 47 de Estados Unidos de América, Donald

Trump. Desde el primer día como presidente ordenó la detención de manera inmediata de toda persona indocumentada al país e incrementó a el número de deportaciones. Al mismo tiempo restituyó la política de “Remain in Mexico” (Quédate en México) que obliga a migrantes y solicitantes de asilo en la frontera sur a esperar en México hasta la fecha de sus audiencias en los tribunales de inmigración estadounidenses.

2. Las decisiones en materia migratoria del nuevo gobierno del presidente de los Estados Unidos de América Donald Trump, afectaran a todo el territorio nacional pero sobre todo a los estado de la República que hacen frontera con el vecino país, Nuevo León es un estado no solo fronterizo, es un territorio estratégico y de paso casi obligado para miles de personas, por su ubicación geográfica convergen diversos flujos de personas en movilidad y se presentan con diferentes intensidades las cuatro dimensiones de la migración internacional: inmigración; emigración; migración de retorno; y migración de tránsito. Nuevo León se distingue también por su migración interna; su dinámica económica atrae a población de diversos estados de México.

“De acuerdo con el Diagnóstico del Estado de la Movilidad Humana en Nuevo León (2022) de la Unidad de Política Migratoria, Registro e Identidad de Personas (UPMRIP), el desarrollo de Nuevo León ha propiciado que muchas personas migrantes internacionales que transitan por la entidad en busca de un cruce hacia Estados Unidos optan por quedarse a buscar oportunidades laborales. Datos del Censo de Población y Vivienda 2020 (Censo 2020) del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en Nuevo León residen 49.500 personas nacidas en el extranjero (0,9 por ciento de la población total del estado), 47,4 por ciento mujeres y 52,6 por ciento hombres. Los principales países de origen de estas personas son Estados Unidos de América (46,9 por ciento), la República Bolivariana de Venezuela (12,1 por ciento), Honduras (9,0 por ciento), Colombia (2,6 por ciento), El Salvador (2,6 por ciento), la República de Corea (2,6 por ciento), Cuba (2,4 por ciento), Argentina (2,3 por ciento) y otros países (16,9 por ciento).

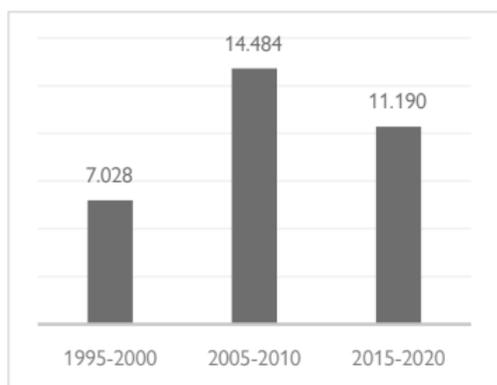
El estado de Nuevo León ocupa el lugar 9 de las 32 entidades federativas en número de personas inmigrantes. En ese sentido, del total de población extranjera a nivel nacional el 4,1 por ciento se encuentra en Nuevo León, en 2020 fue el Estado en todo el país que recibió la mayor cantidad de personas migrantes mexicanas y extranjeras

en búsqueda de empleo²⁰. De acuerdo con la UPMRIP (2022), Nuevo León registra una alta incidencia de personas extranjeras con fines de residencia temporal o permanente.

En 2022 se expidieron 3.169 Tarjetas de Residente Temporal (TRT) y 4.543 Tarjetas de Residente Permanente (TRP). El número de TRT incrementó un 20 por ciento respecto a 2021 (cuando se otorgaron 2.674), mientras que el número de TRP disminuyó en 3 por ciento (se otorgaron 4.543)²¹. Además, la UPMRIP (2022) destaca el crecimiento en la emisión de Tarjetas de Visitante por Razones Humanitarias, cuya cifra pasó de 296 en 2019 a 1.371 en 2021, lo que supone un crecimiento del 363 por ciento. Los principales países de origen de las personas beneficiarias de la Tarjeta son: Honduras (38.1 por ciento); República Bolivariana de Venezuela (33.4 por ciento); Haití (7.8 por ciento); y El Salvador (5.8 por ciento).¹

3. Es importante considerar que al menos en los últimos cinco años en el estado de Nuevo León se ha experimentado un proceso importante de retorno de mexicanos desde los Estados Unidos. En 2020 se contabilizaron 1.789 eventos de repatriación a Nuevo León desde los Estados Unidos (9,4 por ciento mujeres y 90,6 por ciento hombres), representado el 1 por ciento del total de repatriaciones a nivel nacional. De 2015 a 2020, 11.190 personas retornaron a Nuevo León, del cual 35 por ciento fueron mujeres y 65 por ciento hombres, lo que representó el 3,5 por ciento del total nacional de población migrante de retorno. Así, Nuevo León ocupa el lugar 12 de las 32 entidades federativas en cuanto al número de personas retornadas.

Nuevo León: Población migrante de retorno por periodo



2

4. El 28 de enero del año en curso, Martha Herrera titular de la Secretaría de Igualdad e Inclusión del estado de Nue-

vo León anunció que se encuentra habilitando un mega albergue para recibir a migrantes mexicanos deportados de Estados Unidos:

“De acuerdo con la funcionaria, 140 lugares estarán disponibles en un albergue ubicado en la Colonia Alianza Real, en el municipio de El Carmen, instalación impulsada por el gobierno federal y que se encuentra en un 90 por ciento de construcción. Adicionalmente, detalló que el estado dispone de otros espacios distribuidos en diferentes puntos, duplicando así la capacidad de atención para estas personas en situación de movilidad.

“Nosotros estamos apoyando al cien por ciento. De hecho, está en un municipio en donde estamos colaborando y en constante comunicación y coordinación con la Secretaría de Gobernación, que será la encargada de operar este albergue. Pero nosotros estamos de lleno, desde diciembre, trabajando en la implementación de toda la estrategia en conjunto con ellos.”³

Las declaraciones de la titular de la Secretaría de Igualdad e Inclusión del estado, no se sabe si el albergue es o forma parte de una estrategia en coordinación con los tres ordenes de gobierno de ser así es importante dar a conocer la estrategia y presentar a la opinión pública y a la ciudadanía en general cuál es esa estrategia y cómo será el funcionamiento del albergue. No se sabe si existe una hoja de ruta adecuada al menos coordinada para dar respuesta a la situación migratoria.

5. La Ley de Migración en su artículo 72 establece:

“La Secretaría celebrará convenios con las dependencias y entidades del Gobierno Federal, de las entidades federativas y de los municipios para implementar acciones tendientes a coadyuvar con los actos humanitarios, de asistencia o de protección a los migrantes que realizan las organizaciones de la sociedad civil legalmente constituidas.

Para dar cumplimiento a lo establecido en la Ley de Migración es necesario y urgente que el Gobierno federal, estatal y los 51 municipios que conforman el estado de Nuevo León busquen implementar las acciones tendientes a la protección de migrantes. La prevención debe ser la prioridad, muchas de las personas migrantes que arriban al estado se encuentran en situación de vulnerabilidad y es importante crear políticas públicas adecuadas tendientes a proteger la vida y la integridad de las personas migrantes.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a la consideración de esta Honorable Asamblea la siguiente proposición con

Punto de acuerdo que exhorta respetuosamente al gobernador del estado de Nuevo León a celebrar convenios con las dependencias y entidades del gobierno federal y de los 51 municipios que conforman el estado para implementar acciones tendientes a coadyuvar con los actos humanitarios, de asistencia o de protección a los migrantes que se encuentra en el estado y que llegarán en próximos días a consecuencia de las medidas migratorias adoptadas por el presidente de Estados Unidos de América

Primero. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente al gobernador del estado de Nuevo León a celebrar convenios con las dependencias y entidades del gobierno federal y de los 51 municipios que conforman el estado para implementar acciones tendientes a coadyuvar con los actos humanitarios, de asistencia y de protección a los migrantes que realizan las organizaciones de la sociedad civil legalmente constituidas, en beneficio de los migrantes que se encuentran en el país a consecuencia de las medidas migratorias adoptadas por el presidente de Estados Unidos de América.

Segundo. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente al gobernador del estado de Nuevo León para que informe de manera detallada a la opinión pública la estrategia de colaboración con el gobierno federal, implementada para la instalación y administración del albergue ubicado en la colonia Alianza Real, en el municipio de El Carmen.

Notas

1 Estado de Nuevo León (México) | Perfil 2023 a nivel local indicadores de gobernanza de la migración; recuperado de:

<https://publications.iom.int/system/files/pdf/pub2023-060-l-mgi-estado-de-nuevo-leon-mx-es.pdf> revisión hecha el 28 de enero de 2025.

2 *Ibidem*.

3 Leyva Sánchez Denni. Estado prepara ‘mega albergue’ para migrantes en el municipio de El Carmen; recuperado de:

<https://mvsnoticias.com/nuevo-leon/2025/1/28/estado-prepara-mega-albergue-para-migrantes-en-el-municipio-de-el-carmen-676105.html/> revisión hecha el 29 de enero de 2025.

Ciudad de México, a 12 de febrero de 2025.— Diputada Annia Sarahí Gómez Cárdenas (rúbrica).»

Se turna a la Comisión de Asuntos Migratorios, para dictamen.

SE ATIENDA LA EMERGENCIA
AMBIENTAL EN EL MANANTIAL DE MEXICAL-
TONGO Y EL SABINO, UBICADOS EN LOS
MUNICIPIOS DE JILOTEPEC Y SOYANIQUILPAN
DE JUÁREZ, ESTADO DE MÉXICO

«Proposición con punto de acuerdo, para exhortar a diversas autoridades a atender la emergencia ambiental presuntamente relacionada con el derrame de hidrocarburos en el manantial de Mexicaltongo y el Sabino, ubicados en los municipios de Jilotepec y Soyaniquilpan de Juárez, Estado de México, a cargo de la diputada María Luisa Mendoza Mondragón, del Grupo Parlamentario del PVEM

La que suscribe, **diputada María Luisa Mendoza Mondragón**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 6, numeral 1, fracción I y 79, numeral 2 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a la consideración de esta asamblea la presente proposición con punto de acuerdo al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

En nuestro país el principal constructor de ductos a lo largo de todo el territorio nacional ha sido Petróleos Mexicanos (PEMEX), mismos que son utilizados para la recolección del petróleo crudo y gas provenientes de los pozos de extracción, el transporte a las refinerías, petroquímicas y procesadores de gas, así como para la distribución de productos finales a las terminales de almacenamiento y consumo.¹

La Comisión Federal de Electricidad (CFE) es también una importante constructora de ductos para abastecer de gas a las plantas generadoras de energía eléctrica del país. También están los ductos de las comercializadoras de gas natural, así como los construidos por y para el servicio de grandes usuarios industriales.

Cabe resaltar, que los ductos se despliegan en todo el territorio como ciudades y carreteras, tierras agrícolas, ríos y parajes naturales, incluyendo propiedades privadas, núcleos agrarios, áreas naturales protegidas y territorios indígenas.²

A pesar de ello, no se cuenta con acceso público a la información sobre la ubicación de los ductos, su antigüedad, bitácoras de mantenimiento, riesgos, fugas, incidentes y tomas clandestinas, entre otras características. Este escenario dificulta la protección civil e imposibilita los estudios para cuantificar impactos y riesgos sociales o ambientales.

En este escenario de 2018 a 2021, a nivel nacional se presentaron 176 reportes ante la Coordinación y Apoyo a Emergencias (CCAIE) dependiente de la Secretaría de Energía del Gobierno federal, de los cuales 156 fueron derrames y 20 corresponden a fugas. En el caso de los primeros, 148 se vertieron en suelo y 8 en agua, principalmente derivados de hidrocarburo. Mientras que, del total de fugas, 19 fueron por gas a la atmósfera y una al agua.³

Durante las últimas décadas la población en general ha manifestado una mayor preocupación por las problemáticas ambientales, ya que los cuerpos de agua como lagos, ríos y humedales se encuentran amenazados por derrames de hidrocarburos u otras sustancias nocivas.

Desde noviembre de 2022, los habitantes de la comunidad de San Miguel de la Victoria manifestaron que en el manantial comunitario Mexicaltongo, el cual se encuentra ubicado entre los municipios de Jilotepec y Soyaniquilpan del Estado de México se comenzó a percibir un olor a combustible proveniente del agua, la muerte de algunas especies que habitan en el manantial, en tanto otros animales dejaron de consumir el agua.

Ante esta situación, los habitantes de la comunidad solicitaron apoyo de diferentes autoridades. Fue así, como en atención a sus demandas y desde el ámbito de mis atribuciones como representante popular, solicité a la Secretaría de Salud, a la Secretaría del Medio Ambiente y a la Comisión del Agua del Estado de México para que desde su margen de competencia brindará atención, seguimiento y en su caso, solución a esta problemática.

Que el pasado 6 de diciembre de 2022 se ingresó el oficio con número LXI/CGPPVEM/41/22, con la finalidad de solicitar que la Secretaría de Salud del Estado de México rea-

lizará la inspección y muestreo de agua de los manantiales de Mexicaltongo y el Sabino.

Asimismo, el 8 de diciembre del mismo año se dirigió el oficio con número LXI/CGPPVEM/42/22 a la Secretaría del Medio Ambiente del Estado de México para que aplicará y vigilará el cumplimiento de las medidas y criterios de prevención y control de fuentes contaminantes en los manantiales antes señalados. Así como copia de conocimiento para la Procuraduría de Protección al Ambiente.

El 15 de diciembre del mismo año se remitió a la Comisión del Agua del Estado de México copia del oficio con número LXI/CGPPVEM/42/22, con el propósito de que verificará el estado de los recursos hídricos.

A pesar de ello, el 31 de diciembre de 2022, una fuerte explosión dio inicio al incendio del manantial de Mexicaltongo. Por lo que el gobierno municipal de Soyaniquilpan de Juárez, notificó a Pemex y a la Guardia Nacional de una posible fuga de hidrocarburo, debido al intenso olor que permeaba en la zona.



FUENTE: ARIEL DÍAZ, QUADRATÍN EDMÉX.

Por su parte, el gobierno municipal de Jilotepec, así como el comisariado ejidal, delegados de la comunidad afectada y vecinos, se trasladaron el 3 de enero de 2023 a las oficinas de PEMEX ubicadas en la Ciudad de México, con el propósito de solicitar atención inmediata para detener este siniestro.

En respuesta la paraestatal se presentó a la zona afectada para sofocar el fuego y extraer pruebas del agua, con el propósito de encontrar el origen que provocó tal incendio. Con la finalidad de intentar que el contaminante se consumiera del cuerpo de agua, las autoridades decidie-

ron reavivar el fuego de manera controlada durante las 48 horas siguientes. Sin embargo, la flama dentro del arroyo subsistió por 15 días más expandiéndose sobre el cuerpo de agua, dando como resultado riesgo para la salud de los habitantes y para el medio ambiente.

Las comunidades afectadas fueron San Miguel de la Victoria y Mexicaltongo, pertenecientes a Jilotepec, así como las comunidades de El Capulín, Zaragoza, Vista Hermosa y San Agustín de Soyaniquilpan. Y la contaminación de los manantiales de El Sabino, Mexicaltongo y El Tepozán, los cuales surten de agua a zonas de cultivo, para el consumo de animales e incluso el consumo humano o doméstico.



FUENTE: ADNNoticias.



FUENTE: DIEGO ALVAREZ, EXPANSIÓN.

Actualmente en 2025, después de la presentación de diversas autoridades, expertos de universidades y órganos invocados por los habitantes para dar solución a el problema en desarrollo, realizando estudios de aire, agua y suelo, pero no se ha podido subsanar el daño, siendo mucho más grave el estado de contaminación en que se encuentran los manantiales, y la carencia de agua para consumo. Además de síntomas de ardor en la garganta y ojos de las personas.

Conocedora del compromiso de las autoridades que hoy están al frente de las dependencias que pueden coadyuvar a la investigación, tratamiento y solución de la contaminación, como es la Secretaría de Energía, con las siguientes facultades:

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal

Artículo 33.- *A la Secretaría de Energía le corresponde el despacho de los siguientes asuntos:*

I. Establecer, conducir y coordinar la política energética del país, así como supervisar su cumplimiento con prioridad en la seguridad y diversificación energéticas, el ahorro de energía;

II. ...

III. Ejercer los derechos de la Nación en materia de petróleo y todos los carburos de hidrógeno sólidos, líquidos y gaseosos; de minerales radioactivos; así como respecto del aprovechamiento de los bienes y recursos naturales que se requieran para generar, transmitir, distribuir, comercializar y abastecer energía eléctrica;

IV. ... a VI. ...

VII. En materia de la industria de hidrocarburos: otorgar y revocar asignaciones a que se refiere el artículo 27 Constitucional; establecer los lineamientos técnicos que deberán observarse en el proceso de licitación; el diseño técnico de los contratos; establecer las áreas que podrán ser objeto de asignaciones y contratos; así como adjudicar asignaciones y otorgar permisos para el tratamiento y refinación del petróleo, y procesamiento de gas natural;

VIII. ... a XI. ...

XII. Regular y en su caso, expedir normas oficiales mexicanas sobre producción, comercialización, compra-venta, condiciones de calidad, suministro de energía y demás aspectos que promuevan la modernización, eficiencia y desarrollo del sector; así como controlar y vigilar su debido cumplimiento;

XIII a XIX. ...

XX. Registrar y dar a conocer, con base en la información proporcionada por la Comisión Nacional de Hidrocarburos, las reservas de hidrocarburos, conforme a los estudios de evaluación y de cuantificación, así como a las certificaciones correspondientes;

XXI. Requerir la información necesaria para el desarrollo de sus funciones a órganos desconcentrados, ór-

ganos reguladores coordinados, entidades paraestatales y empresas productivas del Estado y en general, a toda persona física o moral que realice cualquiera de las actividades a que se refieren la Ley de Hidrocarburos, la Ley Reglamentaria del Artículo 27 Constitucional en Materia Nuclear y la Ley de la Industria Eléctrica.

La Secretaría de Energía coordinará con la Comisión Reguladora de Energía, la determinación de las tarifas reguladas de los servicios establecidos en la Ley de la Industria Eléctrica;

XXII. Realizar visitas de inspección y verificación a las instalaciones de las entidades paraestatales con actividades en el sector y, en general, a toda persona física o moral que realice cualquiera de las actividades principales, auxiliares o conexas, a que se refieren las leyes señaladas en la fracción anterior;

XXIII. ...

XXIV. Iniciar, tramitar y resolver procedimientos administrativos e imponer las sanciones que correspondan, en términos de las disposiciones aplicables;

XXV. Asegurar, fomentar y vigilar el adecuado suministro de los combustibles en el territorio nacional;

XXVI. ... a XXXI. ...

Ley de Hidrocarburos

Artículo 6.- El Ejecutivo federal, por conducto de la Secretaría de Energía, podrá otorgar y modificar a Petróleos Mexicanos o a cualquier otra empresa productiva del Estado, de manera excepcional, Asignaciones para realizar la Exploración y Extracción de Hidrocarburos.

Para el otorgamiento de una Asignación, la Secretaría de Energía deberá motivar que se trata del mecanismo más adecuado para el interés del Estado en términos de producción y garantía de abasto de hidrocarburos y que el posible asignatario tiene la capacidad técnica, financiera y de ejecución para extraer los hidrocarburos de forma eficiente y competitiva.

Previo al otorgamiento de las Asignaciones, la Secretaría de Energía deberá contar con opinión favorable de

la Comisión Nacional de Hidrocarburos, la cual será emitida a través de un dictamen técnico.

Es menester tomar las medidas necesarias de una emergencia sanitaria, pues coloca en peligro la salud de las personas y el medio ambiente, por ello considerando las peticiones y acercamiento de pobladores de los municipios afectados es que también pedimos el apoyo de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales de acuerdo a sus atribuciones, así como dar seguimiento a la denuncia ante la Agencia de Seguridad, Energía y Ambiente, con expediente ASEA/UAJ/DGCT/2C.16/012/2023 y la investigación por parte de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente que tiene las atribuciones de atender emergencias ambientales en materia de derrames de hidrocarburos, fuga de gases tóxicos, emisiones tóxicas a la atmósfera; y de los hechos relacionados con denuncias ambientales con los número de folios siguientes: 1507235, 1507245, 1507246, 1507247, 1507249, 1507250, 1507252, 1507253, 1507254, 1507255, 1507257, 1507259, 1507260, 1507261 y 1507263.

El agua es un bien natural imprescindible para la vida del ser humano, y en tiempos de escasez del vital líquido, hoy estamos en el límite de emprender acciones inmediatas y contundentes para resarcir los daños causados. No obstante, hasta el momento no se cuenta con un dictamen u opinión técnica que exponga las causas de lo ocurrido.

Esta problemática ocasionó un paro el jueves 30 de enero de 2025 sobre la carretera México - Querétaro, por parte de la población que está insatisfecha por la misma causa, quienes además decidieron detener de manera indefinida el trayecto de mega calderas que tienen como punto final la refinería Miguel Hidalgo en Tula de Allende, y que es fin de este instrumento legal.

Punto de Acuerdo

Primero.- La H. LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados, exhorta respetuosamente a la Secretaría de Energía, para que en colaboración con sus órganos desconcentrados, órganos reguladores coordinados, entidades paraestatales o empresas productivas correspondientes, informe a la ciudadanía sobre el estado en el que se encuentra la exploración y extracción de hidrocarburos que se lleva a cabo en los ductos de recolección del subsuelo en los tramos ubicados en los municipios de Soyaniquilpan de Juárez y Jilotepec, Estado de México; con el objetivo controlar, vigilar y

reparar las condiciones que tengan que ser regularizadas, para evitar el presunto derrame de hidrocarburos que contaminan los manantiales de Mexicaltongo y El Sabino.

Segundo.- La LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados, exhorta respetuosamente a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, para que a través de la Agencia de Seguridad, Energía y Ambiente, supervise la seguridad de las instalaciones de los ductos de recolección de hidrocarburos en los tramos ubicados en los municipios de Soyaniquilpan de Juárez y Jilotepec, Estado de México; con el objetivo de aplicar los planes de contingencia, medidas de emergencia y acciones de contención que le correspondan.

Tercero.- La LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados, exhorta respetuosamente a la Procuraduría Federal de Protección al Medio Ambiente, para que atienda la emergencia ambiental presuntamente relacionada con el derrame de hidrocarburos en el manantial de Mexicaltongo y El Sabino en los municipios de Soyaniquilpan de Juárez y Jilotepec, Estado de México; que afecta al medio ambiente y recursos naturales; así como investigar los hechos relacionados con denuncias ambientales presentadas por los pobladores.

Notas

1. De acuerdo con la Fundación Heinrich Böll (2019), se identificaron 6,586 proyectos de ductos construidos por Pemex. Un total de 22 proyectos de gasoductos licitados por CFE se lograron georreferenciar. Y un total de 86 razones sociales empresariales fueron identificadas como los promoventes de 169 proyectos de ductos en el país, destinada principalmente al transporte de gas.

2. Ductos, ¿por dónde circulan los hidrocarburos en México? CartoCrítica. Investigación, mapas y datos para la sociedad civil. 25 de julio de 2017. Véase en:

<https://cartocritica.org.mx/2017/ductos/>

3. Pemex registra 176 derrames y fugas de alto impacto ambiental de 2018 a 2021. Causa Natura. 23 de marzo de 2022. Véase en:

<https://causanatura.org/periodismo-cn/pemex-registra-176-derrames-y-fugas-de-alto-impacto-ambiental-de-2018-a-2021>

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a 12 de febrero de 2025.— Diputada María Luisa Mendoza Mondragón (rúbrica).»

Se turna a la Comisión de Medio Ambiente y Recursos Naturales, para dictamen.

SE APLIQUEN LAS MEDIDAS NECESARIAS DE PROHIBICIÓN DEL ADITIVO ALIMENTARIO ERITROSINA EN LA ELABORACIÓN DE ALIMENTOS, BEBIDAS, MEDICAMENTOS Y DULCES

«Proposición con punto de acuerdo, para exhortar a la Ssa, a través de la Cofepris, a aplicar las medidas necesarias de prohibición del aditivo alimentario eritrosina, en la elaboración de alimentos, bebidas, medicamentos y dulces, por presuntamente ser precursor de cáncer, a cargo de la diputada María Luisa Mendoza Mondragón, del Grupo Parlamentario del PVEM

La que suscribe, **diputada María Luisa Mendoza Mondragón**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 6, numeral 1, fracción I y 79, numeral 2 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a la consideración de esta asamblea la presente proposición con punto de acuerdo al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

Para garantizar a la población el derecho a la salud es necesario cumplir con diversas directrices; una de ellas es la regulación en la elaboración de todo tipo de alimentos, bebidas y alimentos, su importancia radica en que el consumo de estos sean nutritivos, adecuados y esenciales para una vida saludable, libres de alteraciones, y contaminación.

La inocuidad o salubridad es requisito indispensable para un verdadero acceso a la alimentación y dignidad humana. Según la OMS *los alimentos insalubres que contienen bacterias, virus, parásitos o sustancias químicas nocivas causan más de 200 enfermedades, que van desde enfermedades diarreicas hasta el cáncer.*¹

Y cada año 600 millones de personas se enferman por consumir alimentos contaminados y 420,000 mueren. Además, que los países de ingresos bajos y medianos, pierden 110 mil millones de dólares en productividad y gastos médicos por la misma causa.²

Estas situaciones representan una prioridad por atender, es de gran magnitud el daño que ocasiona a la salud de las personas, siendo necesario ajustar las normas y acuerdos que regulan la producción de los alimentos en cada país.

Como sucede en los Estados Unidos de América que cuentan con la Administración de Alimentos y Medicamentos (FDA), que protege la salud pública asegurando que los alimentos sean seguros, saludables, sanitarios y estén debidamente etiquetados, entre otros productos.

Resulta relevante hacer mención de la FDA, pues el 15 de enero del presente año prohibió el uso de la eritrosina, colorante alimentario, presente en alimentos como gelatinas, helados, dulces, bebidas alcohólicas, leche saborizada y medicamentos, después de recopilar evidencia científica para considerarlo cancerígeno.³

El también conocido como colorante Rojo 3, es un aditivo de tono brillante compuesto de diversos alimentos y bebidas procesadas con sabor a fresa, frambuesa y cereza. Y que son sustancias de procedencia química elaborados en laboratorios de la industria alimentaria para aumentar o dar color a los alimentos.⁴

La instrucción de la autoridad sanitaria obliga a los fabricantes a eliminar el aditivo de forma escalonada, por lo que respecta a los alimentos se reformularan sin el aditivo antes del 2027 y las medicinas con límite a enero de 2028.

Lo anterior resulta de interés del gobierno mexicano, ya que la elaboración de las Normas Oficiales Mexicanas y Acuerdos por los que se determinan los aditivos y coadyuvantes en alimentos y bebidas, encuentran sustento en las sugerencias de la FDA; lo que implica la necesaria adecuación de nuestra regulación sobre este aditivo que es utilizado en nuestro país, como se puede observar en el contenido de la Norma Oficial Mexicana NOM-218-SSA1-2011. Bebidas saborizadas no alcohólicas, sus congelados, productos concentrados para prepararlas y bebidas adicionadas con caféina; la que permitía 45 colorantes entre naturales y sintéticos.

El Rojo 3, Rojo 14 o E-127, se encuentra en la lista de los 23 colorantes artificiales autorizados en alimentos y bebidas; para ser utilizados en helados, leche saborizada, licores, bebidas alcohólicas, bebidas saborizadas, jarabes, polvos para pan, frituras, gelatinas, bebidas azucaradas, dulces, cereales y jarabes para la tos;⁵ pero también en cárnicos, patés de atún o de salmón; si bien se interpone un lí-

mite para la ingesta de todos estos productos se encuentra necesario el eliminar por completo el aditivo.

México también cuenta con autoridad sanitaria la cual pertenece a la Secretaría de Salud, que regula el uso de colorantes en productos alimentarios; la Comisión Federal para la Protección contra Riesgos Sanitarios (Cofepris), que ha autorizado en dosis limitadas el colorante rojo en comentario, sin embargo por los estudios desarrollados que demuestran daños a la salud, es menester retirarlo del mercado, facultad expresamente atribuida a cada ente mencionado y que para mejor conocimiento se citan a continuación:

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal

Artículo 39.- A la Secretaría de Salud le corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

I. Elaborar y conducir la política nacional en materia de salud pública, asistencia social, prevención, atención a la salud y salubridad general y coordinar los programas de servicios a la salud de la Administración Pública Federal, así como los agrupamientos por funciones y programas afines que, en su caso, se determinen;

II. ... a VII. ...

IX. Organizar y administrar servicios sanitarios generales en toda la República

X. ... a XI. ...

XII. Realizar el control higiénico e inspección sobre preparación, posesión, uso, suministro, importación, exportación y circulación de comestibles y bebidas;

XIII. Realizar el control de la preparación, aplicación, posesión, uso, suministro, importación, exportación y distribución de medicamentos, productos biológicos, vacunas, insumos y dispositivos médicos, a excepción de los de uso veterinario;

XIV. ... a XX. ...

XXI. Actuar como autoridad sanitaria, ejercer las facultades de salubridad general que las leyes le confieren al Ejecutivo federal, vigilar el cumplimiento de la Ley General de Salud, sus reglamentos y demás dispo-

siciones aplicables y ejercer la acción extraordinaria en la materia;

XXII. ... a XXVIII. ...

Ley General de Salud

Artículo 17 bis.

- La Secretaría de Salud ejercerá las atribuciones de regulación, control y fomento sanitarios que conforme a la presente Ley, a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, y los demás ordenamientos aplicables le corresponden a dicha dependencia en las materias a que se refiere el artículo 3o. de esta Ley en sus fracciones I, en lo relativo al control y vigilancia de los establecimientos de salud a los que se refieren los artículos 34 y 35 de esta Ley: XIII, XIV, XXII, XXIII, XXIV, XXV, XXVI, ésta salvo por lo que se refiere a cadáveres y XXVII, esta última salvo por lo que se refiere a personas, a través de un órgano desconcentrado que se denominará Comisión Federal para la Protección contra Riesgos Sanitarios.

Para efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior compete a la Comisión Federal para la Protección contra Riesgos Sanitarios:

I. Efectuar la evaluación de riesgos a la salud en las materias de su competencia, así como identificar y evaluar los riesgos para la salud humana que generen los sitios en donde se manejen residuos peligrosos;

II. Proponer al Secretario de Salud la política nacional de protección contra riesgos sanitarios así como su instrumentación en materia de: establecimientos de salud; medicamentos, dispositivos médicos y otros insumos para la salud; disposición de órganos, tejidos, células de seres humanos y sus componentes; alimentos y bebidas, productos cosméticos; productos de aseo; tabaco, plaguicidas, nutrientes vegetales, sustancias tóxicas o peligrosas para la salud; productos biotecnológicos, suplementos alimenticios, materias primas y aditivos que intervengan en la elaboración de los productos anteriores; así como de prevención y control de los efectos nocivos de los factores ambientales en la salud de la persona, salud ocupacional y saneamiento básico;

III. ...

IV. Evaluar, expedir o revocar las autorizaciones que en las materias de su competencia se requieran, así como aquellos actos de autoridad que para la regulación, el control y el fomento sanitario se establecen o derivan de esta Ley, sus reglamentos, las normas oficiales mexicanas y los demás ordenamientos aplicables;

V. ...

VI. Ejercer el control y vigilancia sanitarios de los productos señalados en la fracción II de este artículo, de las actividades relacionadas con los primeros, de su importación y exportación, así como de los establecimientos destinados al proceso de dichos productos y los establecimientos de salud, con independencia de las facultades que en materia de procesos y prácticas aplicables en los establecimientos dedicados al sacrificio de animales y procesamiento primario de bienes de origen animal para consumo humano, tenga la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación en términos de lo dispuesto por la Ley Federal de Sanidad Animal;

VII. ... a IX. ...

X. Imponer sanciones y aplicar medidas de seguridad en el ámbito de su competencia;

XI. ...

XII. Participar, en coordinación con las unidades administrativas competentes de la Secretaría de Salud, en la instrumentación de las acciones de prevención y control de enfermedades, así como de vigilancia epidemiológica, especialmente cuando éstas se relacionen con los riesgos sanitarios derivados de los productos, actividades o establecimientos materia de su competencia, y

XIII. ...

Las enfermedades que son originadas por los alimentos, además de producir daños a la salud de leves a muy graves en las personas, resulta un obstáculo en el desarrollo de las naciones tanto económico como social y una difícil carga para el sistema de salud, es por ello que la prevención es la clave para combatir perjuicios a las mexicanas y mexicanos, con quienes el Partido Verde Eco-

logista de México tenemos el compromiso de velar por su bienestar.

Por lo aquí expuesto y fundado, se somete a la consideración de esta asamblea la presente proposición con

Punto de Acuerdo

Único. Por el que esta H. Cámara de Diputados exhorta respetuosamente al Titular de la Secretaría de Salud federal para que, a través de la Comisión Federal para la Protección contra Riesgos Sanitarios, se apliquen las medidas necesarias de prohibición del aditivo alimentario eritrosina, en la elaboración de alimentos, bebidas, medicamentos y dulces, por presuntamente ser precursor de cáncer.

Notas:

1. <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/food-safety>
2. Ídem.
3. <https://elpais.com/mexico/2025-01-17/colorante-rojo-3-que-productos-contienen-el-aditivo-en-mexico-y-como-identificarlos>.

html#:~:text=La%20eritrosina%2C%20recientemente%20prohibida%20en,bebidas%20alcohólicas%2C%20gelatinas%20y%20dulces
4. <https://www.nmas.com.mx/salud/que-es-la-eritrosina-alimentos-en-mexico-que-tienen-colorante-rojo-3/>
5. Ídem.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a 12 de febrero de 2025.— Diputada María Luisa Mendoza Mondragón (rúbrica).»

Se turna a la Comisión de Salud, para dictamen.

EXHORTO A LA CONAGUA Y AL GOBIERNO DEL ESTADO DE MÉXICO, A DESTINAR A LOS AYUNTAMIENTOS LOS RECURSOS NECESARIOS PARA SANEAR EL RÍO LERMA - SANTIAGO

«Proposición con punto de acuerdo, para exhortar a la Conagua y al gobierno del Estado de México a destinar a los ayuntamientos los recursos necesarios y a trabajar de manera coordinada con ellos para efficientar las acciones que permitan lograr el saneamiento del río Lerma - Santiago, a cargo del diputado José Luis Hernández Pérez, del Grupo Parlamentario del PVEM

El que suscribe, **José Luis Hernández Pérez**, diputado integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXVI Legislatura del H. Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 6, numeral 1, fracción I, 79, numeral 2, fracción II del Reglamento de la Cámara de Diputados, presento ante esta soberanía, la siguiente proposición con punto de acuerdo, al tenor de las siguientes

Consideraciones

Es importante dar seguimiento a las solicitudes ciudadanas, las cuales hacen referencia a una situación, necesidad o problemática de cada región, de la sociedad civil, pueblos, comunidades indígenas, que ven impactados sus recursos naturales ante los efectos del cambio climático, con la finalidad de coadyuvar para mejorar las condiciones de vida de las y los ciudadanos.

Es por ello que, este exhorto busca atender las demandas sociales y dar un cumplimiento al programa al que el Poder Ejecutivo se comprometió con el Estado de México respecto del saneamiento del Río Lerma-Santiago, generando un ambiente justo, resiliente y sustentable, alineando a las necesidades de adaptación y mitigación climática. La protección y conservación de los recursos naturales, es un tema prioritario en la agenda política, pues no solo se trata de proteger los ecosistemas, es necesario construir y garantizar políticas efectivas y sostenibles.

El Río Lerma es el río interior más largo de México nace en los manantiales de Almoloya del Río en el Estado de México, en el Valle de Toluca, el más elevado de México, y pasa por 45 municipios del territorio mexiquense y atraviesa hacia el noroeste el Valle de Toluca, Querétaro, Guanajuato, Michoacán y desagua en el Lago de Chapala del estado de Jalisco.



Representación Macro de Río Lerma Santiago en su cruce por los diferentes estados

A esto se le ha conformado como la macrorregión de la Cuenca Lerma-Chapala-Santiago. Esta macrorregión tiene una longitud de 708 km y drena una cuenca de 47,116 km². Adicionalmente, el nombre Lerma-Santiago hace referencia al conjunto de dos ríos: el Río Lerma, que es el curso principal, y el Río Santiago, que es el afluente más importante. Aunque ambos ríos están interconectados, cada uno tiene un papel distinto en la hidrografía y la geografía de la región.



Río Lerma en su principal trayectoria dentro de la cuenca



Río Lerma en su totalidad dentro de la cuenca

El pasado mes de noviembre del 2024, la Secretaría del Agua (SAGUA) del Gobierno del Estado de México anunció el plan de saneamiento y restauración ecológica del Río Lerma, el cual beneficiará a un millón 200 mil personas del

territorio mexicano; este programa también forma parte del Plan Nacional Hídrico del gobierno federal. Sin embargo, a pesar de la importancia social, económica y política que representa el Río Lerma, todavía no hay una fecha para comenzar el proyecto para recuperar las ciénagas de Chinahuapan, Chimaliapan y Chiconahuapan para asociarlas a las plantas tratadoras de Reciclagua, Toluca y finalmente en la macroplanta Toluca-Norte.

El Río Lerma en el Estado de México recorre 45 municipios, de los cuales 30 forman parte del organismo de Cuenca Lerma-Santiago, siendo 15 los que tienen mayor participación, entre ellos, Almoloya de Juárez, Toluca, Temascalcingo, San Felipe del Progreso, Ixtlahuaca, Lerma, Zinacantepec, Morelos y Acambay.

Evangelina Arias Ortega y sus vecinos llevan más de seis años recolectando cáscaras de huevo para elaborar filtros con los que limpian el río Lerma, en el Estado de México, uno de los más contaminados del país a causa de la basura y las constantes descargas de desechos industriales.

La mujer, originaria de Lerma, cuenta que en su niñez ese río era un acuífero limpio, donde sus padres y tíos iban a bañarse: “Con el paso del tiempo escuché que el río se estaba contaminando, que los peces estaban muriendo y pues algunas cosas que se pescaban de ahí ya no se podían consumir y después, ya más grande, pues vi que el río realmente estaba ya sucio”.



El Lerma es el río interior más grande de México (Gráfico: Ana Ceballos)

Dentro del sector económico, el Río Lerma es parte del corredor industrial Lerma-Toluca, y el segundo más grande del país, de acuerdo con los datos de la Secretaría de Desarrollo Urbano y de Infraestructura del Gobierno del Estado de México, en esta área se concentran alrededor de 300 empresas en los municipios de la Zona Metropolitana del Valle de México.¹

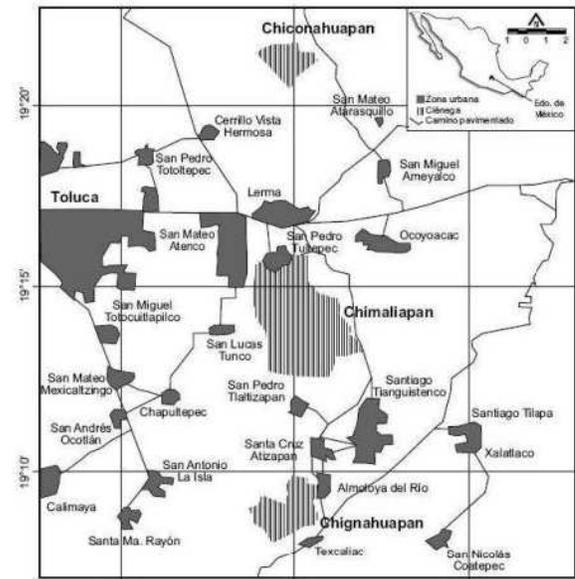
Por otro lado, un estudio realizado por la CONAGUA en 2018 se enfocó en analizar la calidad del agua en la Región Hidrológica Lerma-Santiago-Pacífico y encontró que de los nueve sitios examinados en la parte del río perteneciente a la ciudad de Salamanca, en Guanajuato, todos estaban contaminados con heces fecales, bacterias E. Coli y metales pesados.

De tal manera que contar con un presupuesto suficiente para el saneamiento del agua es crucial para la seguridad ambiental, los ecosistemas y la vida de las y los ciudadanos. Por ello, el Programa Presidencial de la cuenca que abarca 5 estados representa una complejidad muy grande, motivo por el cual se iniciarán trabajos en una primera etapa en el alto Lerma, ya que precisamente nace en el Valle más elevado de la República que es el Valle de Toluca, por lo que el tratamiento de aguas cuenca arriba impacta de manera inmediata en estados vecinos hasta llegar al Lago de Chapala.

El saneamiento y restauración del Río Lerma impactarán positivamente no solo en las comunidades mexiquenses, sino también en el ecosistema y economía de toda la región. Además, se garantiza un futuro más sostenible para los municipios del Estado de México que conforman la Región Hidrológico-Administrativa Lerma-Santiago-Pacífico.

De tal manera que las Ciénegas del Lerma son un área protegida que constituye el relicto de los humedales que antiguamente existían en el Valle de Toluca, estimándose que protege el 10% de lo que fue la Laguna del Valle de Toluca, que es el hábitat invernal de distintas especies.

- La Ciénega de Chignahuapan se ubica a una altitud de 2,580 metros sobre el nivel del mar (msnm) y posee una extensión aproximada de 596 hectáreas (ha).
- La de Chimaliapan es la más grande de las tres, abarca 2,081 ha y está a 2,560 msnm.
- La de Chiconahuapan se localiza a 2,560 msnm tiene una extensión de 346 ha.



Ciénegas del Río Lerma

La innovación técnica para el tratamiento integral de aguas de residuales va a ser un factor clave en las Plantas de Tratamiento, por lo que el trabajo coordinado entre los municipios, el Estado y las secretarías pueden impulsar líneas de acción eficientes y eficaces para mitigar la contaminación del Río Lerma.



PLANTA	LOCALIDAD	NOMBRE	PROCESO	CAPACIDAD ML/D	CUERPO RECEPTOR	RESPONSABLE
1	TOLUCA DE LERDO	TOLUCA NORTE	odos Activados + Filtro Rociador	1.25	RIO VERDUGUEL	CASEM
2	TOLUCA DE LERDO	TOLUCA ORIENTE	odos Activados	1	CANAL TOTOLTEPEC	CASEM
3	LERMA DE VILLADA	REGICAGUAS	odos Activados	0.4	CAMPO DE GOLF	GOBIERNO DEL ESTADO

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

Punto de Acuerdo

Único. La Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Comisión Nacional del Agua y al Gobierno del Estado de México a destinar a los ayuntamientos los recursos presupuestarios necesarios y a trabajar de manera coordinada con ellos para eficientar las acciones que permitan lograr el saneamiento del Río Lerma - Santiago.

Nota:

1. Véase, Ulises Martínez, Corriente Alterna, Cascarón de huevo, la fórmula para salvar el río Lerma, 20 de septiembre de 2024. Disponible en:

<https://corrientalterna.unam.mx/reportaje/cascaron-de-huevo-la-formula-para-salvar-el-rio-lerma/>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 12 de febrero 2025.— Diputado José Luis Hernández Pérez (rúbrica).»

Se turna a la Comisión de Recursos Hidráulicos, Agua Potable y Saneamiento, para dictamen.

EXHORTO A LA SECRETARÍA DE SALUD DE OAXACA Y AL IMSS-BIENESTAR, A RESOLVER LA CRISIS DE SALUD DE DICHO ESTADO

«Proposición con punto de acuerdo, para exhortar a la Ssa, del estado de Oaxaca, y al IMSS-Bienestar a resolver la crisis de salud y garantizar el derecho humano a la salud de los usuarios de los hospitales, a cargo de la diputada María de Fátima García León, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano

Quien suscribe, María de Fátima García León, diputada integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXVI Legislatura en la Cámara de Diputados, con fundamento en lo señalado en los artículos 6, numeral 1, fracción I, y 79, numeral 2, fracción II, del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a la consideración del pleno de la honorable Cámara de Diputados la presente proposición con punto de acuerdo, con base en las siguientes

Consideraciones

El 28 de octubre de 1998 se inauguró el Hospital de la Niñez Oaxaqueña, el 15 de noviembre del mismo año inició sus funciones con solo servicio de urgencias y 10 camas censables. A 26 años de su inauguración, el hospital ya cuenta con los siguientes servicios:

- Servicio de hospitalización
- 60 camas censables
- 50 camas no censables o de tránsito
- 3 quirófanos con área de recuperación
- 24 consultorios
- 9 especialidades quirúrgicas
- 17 especialidades clínicas
- 7 servicios de apoyo (nutrición, inhaloterapia, estomatología, etcétera.)

Entre sus servicios se encuentra el Área de Cancerología, la Unidad de Terapia Intensiva Pediátrica, la Unidad de Vigilancia Epidemiológica y la Unidad de Cuidados Intensivos Neonatales. Brinda atención a más de 1,372,915 niñas, niños y adolescentes, y es catalogado como un Hospital Especializado de Tercer Nivel.

En junio del 2024, el Hospital de la Niñez Oaxaqueña “Guillermo Zárate Mijangos” ubicado en San Bartolo Coyotepec, suspendió sus actividades debido a las inundaciones causadas por las intensas lluvias derivadas del paso de la tormenta “Alberto” que afectaron sus instalaciones, aparatos e insumos médicos. Por lo anterior, los pacientes que son niñas, niños y adolescentes fueron trasladados a otros hospitales.

Dicho Hospital fue trasferido a los Servicios de Salud del Instituto Mexicano del Seguro Social para el Bienestar (IMSS-Bienestar); por lo tanto, todos los recursos materiales, muebles e inmuebles que formen parte del patrimonio de dicho hospital, pasan a formar parte de los activos de la federación, así como las obligaciones y derechos derivados de contratos, convenios o cualquier otro instrumento legal suscrito por el Hospital de la Niñez Oaxaqueña son subrogados y contraídos por el IMSS-Bienestar.

Derivado de la tormenta tropical y los daños causados al hospital, el gobernador Salomón Jara Cruz mencionó que en tres meses estaría listo para funcionar y que el IMSS-Bienestar dotaría al hospital de materiales, medicamentos y equipos necesarios; sin embargo, actualmente solo opera al 20% de su capacidad, los quirófanos no funcionan, solo hay un 30% de materiales para quimioterapias y el equipo médico dañado por la inundación no ha sido renovado o reparado.¹

El hospital ha logrado funcionar gracias a apoyos de organizaciones civiles y fundaciones afines, pese a ser responsabilidad del Estado procurar las condiciones óptimas y suficientes para asegurar el acceso a la salud para todas las personas, especialmente de los grupos vulnerables, como lo son las niñas y niños. El sindicato de trabajadores del hospital ha denunciado que no hay quirófanos funcionales, tomógrafos, unidad de terapia intensiva y equipo básico para la atención de emergencias; por ello, muchos pacientes han tenido que ser rechazados del lugar.

Por otro lado, el Hospital Civil “Doctor Aurelio Valdivieso” de Oaxaca, fundado en 1965 y que tiene una población de responsabilidad de 859, 460 habitantes; el cual es el más grande y de los más importantes en la entidad, suspendió sus actividades la primera semana de enero del año en curso, ante la falta de insumos médicos y debido a que las obras de rehabilitación no han sido concluidas. Dicho hospital cuenta con un área pediátrica, neonatología y cirugía pediátrica, las cuales han tenido varias interrupciones en sus operaciones pues se han suspendido las cirugías, hay ausencia de agua y gas, se detuvo la alimentación del personal y la recepción de los pacientes referidos por no contar con la capacidad estructural y funcional para brindarles atención.²

A raíz de la reforma constitucional en Derechos Humanos del 2011, se amplió el catálogo de derechos para todas las personas, incluyendo a la niñez, comprendiendo aquellos derechos de los Tratados Internacionales en los que México forma parte; asimismo, señala que todas las autoridades están obligadas a promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos y ante una violación el Estado debe prevenir, investigar, sancionar y reparar dichas obligaciones.

Según el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, el derecho a la salud se debe evaluar sobre cuatro criterios: Disponibilidad, Accesibilidad, Aceptabilidad y Calidad. Dichos criterios se han visto imposibilitados para la niñez oaxaqueña a raíz de la crisis de salud en el estado.

El derecho a la salud, plasmado en el artículo 4º Constitucional, es el derecho que se tiene a un estado completo de bienestar físico, mental y social, el cual incluye gozar de las políticas, programas y servicios que permitan alcanzar el grado máximo de salud para tener calidad y una vida digna,³ siendo obligación del Estado prestar los servicios necesarios y garantizar el acceso a ellos.

Finalmente, en la Ley General de Salud estipula que el Sistema Nacional de Salud, constituido por las dependencias y entidades de la Administración Pública, tanto federal como local y las personas físicas o morales de los sectores social y privado, deben brindar atención prioritaria a los sectores en vulnerabilidad, entre los cuales se encuentran las niñas, niños y adolescentes, así como coordinar los mecanismos y acciones necesarias para dar cumplimiento al derecho a la protección de la salud.

La crisis de salud y hospitalaria en el estado de Oaxaca no solo afecta a las niñas, niños y adolescentes, sino también a aquellos trabajadores a los cuales se les ha suspendido su alimentación para poder enfocarse en las dietas de los infantes hospitalizados. A su vez, las personas usuarias, pacientes y familiares deben comprar sus propios insumos, medicamentos y pagar por los estudios de laboratorio en otros establecimientos, afectando su economía.

Los trabajadores mencionan que, en los 60 años de historia, el hospital nunca había sufrido una crisis como la actual, por lo cual han hecho ruedas de prensa y protestado, a lado de familiares de los pacientes, para visibilizar las situaciones críticas que están ocurriendo en los hospitales y que atentan contra la salud.

Sin duda, la crisis está relacionada con la federalización del sistema de salud estatal, que delegó la responsabilidad del suministro de insumos médicos al IMSS-Bienestar y a los Servicios de Salud de Oaxaca; por lo que la eliminación de los ingresos propios del hospital, las cuotas de recuperación y las aportaciones voluntarias lo han dejado sin recursos económicos para operar.

Frente a la situación el gobernador solo ha señalado que es un conflicto sindical y afirma frente a los medios de comunicación que los hospitales están trabajando al 80% de su capacidad, cuando la realidad es completamente distinta y la crisis es una consecuencia de la negligencia de las autoridades involucradas, pues los hospitales siguen sin trabajar como deben para ofrecer acceso y atención a la población oaxaqueña que requiere de atención médica

El Derecho Internacional de los Derechos Humanos menciona que no hay jerarquías entre derechos pues todos son igualmente importantes, refiriéndose a los principios de indivisibilidad e interdependencia. Todos los derechos humanos se encuentran relacionados, por lo cual se necesita de todos para que las personas puedan tener una vida digna.

Serrano y Vázquez, explican que el principio de interdependencia señala que, para el disfrute de un derecho en particular, se necesita la existencia y goce de otro derecho o grupo de derechos.⁴ Aplicándolo al caso que nos interesa, el Estado no puede garantizar el derecho a la salud si en sus obligaciones no asegura el cumplimiento de los derechos de acceso al agua potable, al descanso, a condiciones de salubridad, medicamentos y la alimentación.

Retomando el principio de interdependencia; al impedir el acceso a medicamentos, adecuada alimentación, agua potable, estudios médicos y de laboratorio, así como condiciones adecuadas para las niñas, niños y adolescentes usuarios en el Hospital de la Niñez Oaxaqueña y en el Hospital Civil “Dr. Aurelio Valdivieso”, se violenta una serie de derechos fundamentales (derecho a la salud, derecho a la alimentación nutritiva y suficiente, derecho al agua potable y asequible, derecho a la educación, derecho al trabajo, etc.) establecidos en la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos y en los Tratados Internacionales de los que México es parte.⁵

Conforme al principio de indivisibilidad en donde las relaciones son indirectas y no tan evidentes, podemos ver como el contexto de la crisis de salud en el estado de Oaxaca también ha violentado los derechos de los trabajadores de los hospitales al quitarles el acceso a la alimentación y las condiciones adecuadas para que puedan realizar sus labores, de tal manera que también se violenta su derecho a la salud, derecho a la alimentación y derecho al trabajo en condiciones adecuadas y dignas.

Reconociendo que el Estado Mexicano debe ser el garante del derecho a la salud para todas y todos, pues está estipulado en los Tratados Internacionales de los que es parte, en la Constitución Mexicana y en la Ley General de Salud, donde debe priorizar a los sectores vulnerables, como lo son los niños y niñas, es necesario que tomen acciones inmediatas para la atención de la crisis de salud que está viviendo el estado de Oaxaca. Por lo anteriormente expuesto someto consideración de esta Cámara la siguiente proposición con

Puntos de Acuerdo

Primero. La Cámara de Diputados exhorta respetuosamente al Titular del Poder Ejecutivo del estado de Oaxaca, el Ingeniero Salomón Jara Cruz, para que en cumplimiento de sus obligaciones, se respete y garantice el derecho a la salud en la entidad, diseñando e implementando las estrategias necesarias para solucionar la crisis de salud; conforme a los principios de interdependencia e indivisibilidad de los derechos humanos reconocidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en los tratados internacionales de los que es parte.

Segundo. La Cámara de Diputados exhorta respetuosamente el titular del IMSS-Bienestar, doctor Alejandro Svarch Pérez, a garantizar las condiciones óptimas, suficientes y dignas, de trabajo para las personas trabajadoras del Hospital de la Niñez Oaxaqueña y el Hospital Civil “Dr. Aurelio Valdivieso”, así como dotar de todos los insumos médicos, quirúrgicos y estructurales para asegurar el derecho a la salud de las personas usuarias de dichos nosocomios, priorizando la atención médica de las niñas y los niños.

Notas

1 <https://www.educaoaxaca.org/inician-paro-de-labores-en-hospital-de-la-ninez-oaxaqueña/>

2 <https://www.eluniversal.com.mx/estados/falta-de-recursos-pone-en-crisis-a-hospital-civil-de-oaxaca-suspenden-cirugias-y-atencion-de-urgencias-quirurgicas/>

3 https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/100172/014_Dere_Salud.pdf

4 Serrano, Sandra y Daniel Vázquez. 2013. Los derechos en acción. Obligaciones y principios de los derechos humanos México: Flacso México.

5 Vázquez Valencia, Luis D. 2022. Principio de interdependencia de los derechos humanos en las sentencias del Tribunal Electoral. Derechos Humanos y Democracia. Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación, México.

Palacio Legislativo de San Lázaro, 12 de febrero de 2025.— Diputada María de Fátima García León (rúbrica).»

Se turna a la Comisión de Salud, para dictamen.