



Diario de los Debates

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

Primer Periodo de Sesiones Ordinarias del Segundo Año de Ejercicio

Director General de Crónica y Gaceta Parlamentaria Gilberto Becerril Olivares	Presidenta Diputada Kenia López Rabadán	Directora del Diario de los Debates Eugenia García Gómez
Año II	Ciudad de México, miércoles 3 de diciembre de 2025	Sesión 44 Apéndice II

SUMARIO

INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO

EXPIDE LA LEY FEDERAL DE LA CONTRIBUCIÓN ESPECIAL PARA EL FINANCIAMIENTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO FERROVIARIO MASIVO DE PASAJEROS DE INTERÉS NACIONAL

De la diputada Mayra Espino Suárez, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, la iniciativa con proyecto de decreto que expide la Ley Federal de la Contribución Especial para el Financiamiento del Sistema de Transporte Público Ferroviario Masivo de Pasajeros de Interés Nacional.

3

LEY FEDERAL DE PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES EN POSESIÓN DE LOS PARTICULARES, LEY GENERAL DE PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES EN POSESIÓN DE SUJETOS OBLIGADOS, Y LEY GENERAL EN MATERIA DE HUMANIDADES, CIENCIAS, TECNOLOGÍAS E INNOVACIÓN

Del diputado Ernesto Sánchez Rodríguez y las diputadas y los diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, la iniciativa con proyecto de decreto que reforma diversas disposiciones de la Ley Federal de Protección de Datos Personales en Posesión de los Particulares, de la Ley General de

Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, y de la Ley General en materia de Humanidades, Ciencias, Tecnologías e Innovación, en materia de tecnologías de vigilancia, consentimiento digital y evaluación de impacto en derechos fundamentales.	111
---	-----

LEY DE OBRAS PÚBLICAS Y SERVICIOS RELACIONADOS CON LAS MISMAS, LEY DE INFRAESTRUCTURA DE LA CALIDAD, LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO, Y LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

Del diputado Ernesto Sánchez Rodríguez y las diputadas y los diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, la iniciativa con proyecto de decreto que adiciona diversas disposiciones de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, de la Ley de Infraestructura de la Calidad, de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, y de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.	132
--	-----

EXPIDE LA LEY GENERAL DE ECONOMÍA CIRCULAR

De diputadas y diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, la iniciativa con proyecto de decreto que expide la Ley General de Economía Circular.	169
---	-----

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE
EXPIDE LA LEY FEDERAL DE LA CONTRIBUCIÓN ESPECIAL
PARA EL FINANCIAMIENTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE
PÚBLICO FERROVIARIO MASIVO DE PASAJEROS DE INTERÉS
NACIONAL**

La suscrita, **Diputada Mayra Espino Suárez**, 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 los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración de esta asamblea la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY FEDERAL DE LA CONTRIBUCIÓN ESPECIAL PARA EL FINANCIAMIENTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO FERROVIARIO MASIVO DE PASAJEROS DE INTERÉS NACIONAL**, al tenor de la siguiente:

Exposición de motivos

La presente iniciativa de Ley Federal de la Contribución Especial para el Financiamiento del Sistema de Transporte Público Ferroviario Masivo de Pasajeros de Interés Nacional, surge de una necesidad imperante y de una deuda histórica con la movilidad de millones de ciudadanos. Tiene por objeto establecer un mecanismo innovador, finalista y complementario de financiamiento público, que permita atender de manera estructural y sostenible las necesidades de infraestructura, mantenimiento, capacitación, modernización y operación de los sistemas de transporte público ferroviario masivo de pasajeros que, por su relevancia son considerados estratégicos para el desarrollo nacional.

Esta propuesta reconoce el carácter esencial que el transporte ferroviario masivo de pasajeros reviste en términos de la movilidad urbana, conectividad regional, competitividad económica, sostenibilidad ambiental y bienestar social. Asimismo, considera la relevancia que dichos sistemas tienen como instrumentos de política pública para reducir la desigualdad social, facilitar el acceso a servicios básicos y promover un desarrollo urbano ordenado y sustentable.

La iniciativa se fundamenta en el principio de **contribución al gasto público** establecido en el artículo 31, fracción IV, de la Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos, y encuentra sustento en la atribución del Congreso de la Unión para establecer contribuciones especiales de carácter federal, orientadas a fines específicos de interés nacional, conforme al artículo 73, fracciones VII y XXIX, numeral 4º de la misma.

El diseño de esta Contribución Especial responde a una visión de responsabilidad compartida y justicia fiscal, al establecerse a cargo de personas extranjeras o visitantes extranjeros que utilicen servicios de hospedaje en Zonas Urbanas Elegibles vinculadas a sistemas ferroviarios masivos de pasajeros declarados de interés nacional. Así, quienes se benefician directa o indirectamente del equipamiento urbano y la movilidad generada por dichos sistemas, contribuyen de manera equitativa a su sostenimiento y mejora, sin afectar la tributación ordinaria de las poblaciones locales.’

La recaudación derivada de esta Contribución Especial se destina de forma exclusiva y específica al financiamiento del transporte ferroviario masivo de pasajeros, sin sustituir ni liberar las obligaciones presupuestarias ordinarias de los tres órdenes de gobierno. En consecuencia, se configura como un instrumento fiscal complementario, solidario y sustentable, cuya naturaleza finalista se garantiza a través de un Fideicomiso Público Especial y un régimen normativo robusto en materia de transparencia, control y rendición de cuentas.

La presente iniciativa propone un cuerpo normativo de naturaleza federal, de observancia obligatoria en todo el territorio nacional, aplicable únicamente en aquellas las zonas urbanas que cumplan con los requisitos técnicos y normativos previstos, garantizando así su implementación gradual, ordenada y jurídicamente viable.

Su aprobación permitirá fortalecer de manera estructural el financiamiento de sistemas estratégicos como el Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey, el Sistema de Tren Eléctrico Urbano, de Guadalajara, el Sistema de Transporte Eléctrico (Tren Ligero), el Sistema de Transporte Colectivo Metro, de la ciudad de México, entre otros, elevando la calidad y seguridad de los servicios, modernizando



su infraestructura, promoviendo su sostenibilidad ambiental y asegurando el acceso equitativo a la movilidad para millones de habitantes y visitantes del país.

El diseño de esta Ley incorpora mecanismos de participación ciudadana, evaluación continua, fiscalización digital y sanciones específicas a fin de garantizar su eficacia operativa y el estricto resguardo de los recursos públicos.

Se presenta, por tanto, al Honorable Congreso de la Unión, como una herramienta legislativa estratégica para asegurar el financiamiento y sostenibilidad del transporte ferroviario masivo de pasajeros, en beneficio del desarrollo nacional y el bienestar colectivo.

No es un impuesto. Es una Contribución Especial para mover personas, cerrar brechas y salvar vidas.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

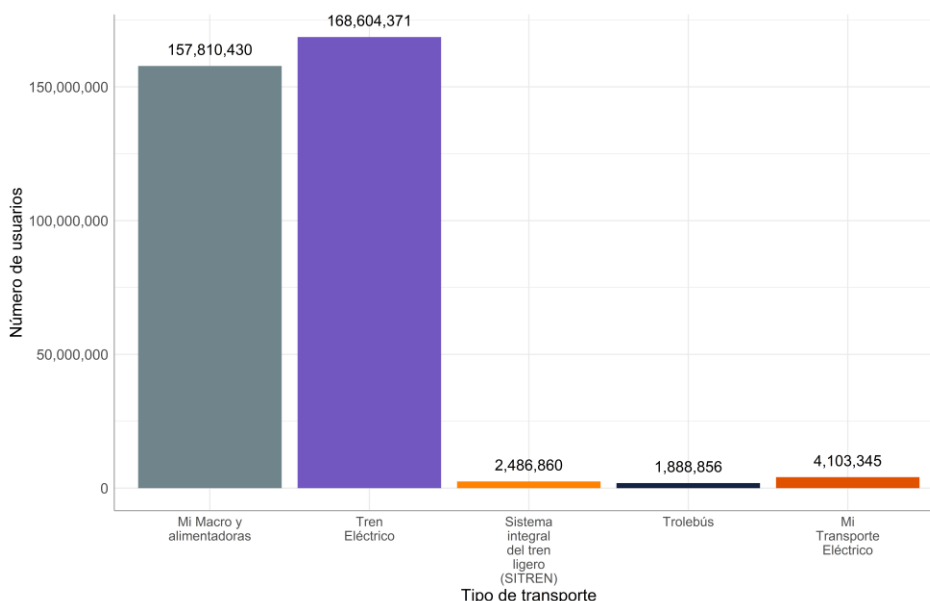
México enfrenta una crisis estructural en materia de transporte público masivo, particularmente en los sistemas ferroviarios urbano, cuya operación, mantenimiento y expansión dependen casi exclusivamente de los presupuestos de las entidades federativas y municipios. Esta dependencia presupuestal ha provocado un abandono acumulado de la infraestructura ferroviaria, con consecuencias humanas, sociales y económicas de gran envergadura.

El transporte público ferroviario masivo de pasajeros constituye desde hace décadas un pilar estratégico para la movilidad urbana y metropolitana en el país. Su operación permite atender a millones de usuarios, facilitando el acceso a centros de trabajo, estudio, salud, comercio y recreación, siendo un factor determinante para la calidad de vida en las grandes zonas metropolitanas de México.

Entre estos sistemas destaca el **Tren Eléctrico urbano (SITETUR)** de Guadalajara, inaugurado en 1989, que constituye el eje estructural de la movilidad en la zona metropolitana tapatía, quien, de enero a diciembre de 2024, movilizó a 168 millones 604 mil 371 usuarios. Su red ha experimentado una expansión reciente mediante la puesta en servicio de la Línea 3, sin que ello resuelva los retos persistentes en materia de financiamiento para el mantenimiento y modernización de sus líneas anteriores.

La reciente incorporación de la línea 3, aunque necesaria, ha implicado un aumento significativo en los requerimientos financieros del sistema, sin contar con un esquema de financiamiento adicional que garantice su sustentabilidad a largo plazo.

El costo real del servicio por usuario supera ampliamente la tarifa socialmente asequible que se cobra actualmente, generando una dependencia estructural de los subsidios estatales para cubrir el déficit operativo. Esta situación resulta insostenible en el mediano plazo, dado que el presupuesto del Estado de Jalisco se encuentra presionado por demandas concurrentes en educación, salud, seguridad y otros servicios públicos esenciales.



Gráfica 1. Usuarios transportados en el Sistema de Transporte Urbano de Pasajeros de Guadalajara ^{1/} por tipo de transporte (enero - diciembre de 2024) ^{p/}

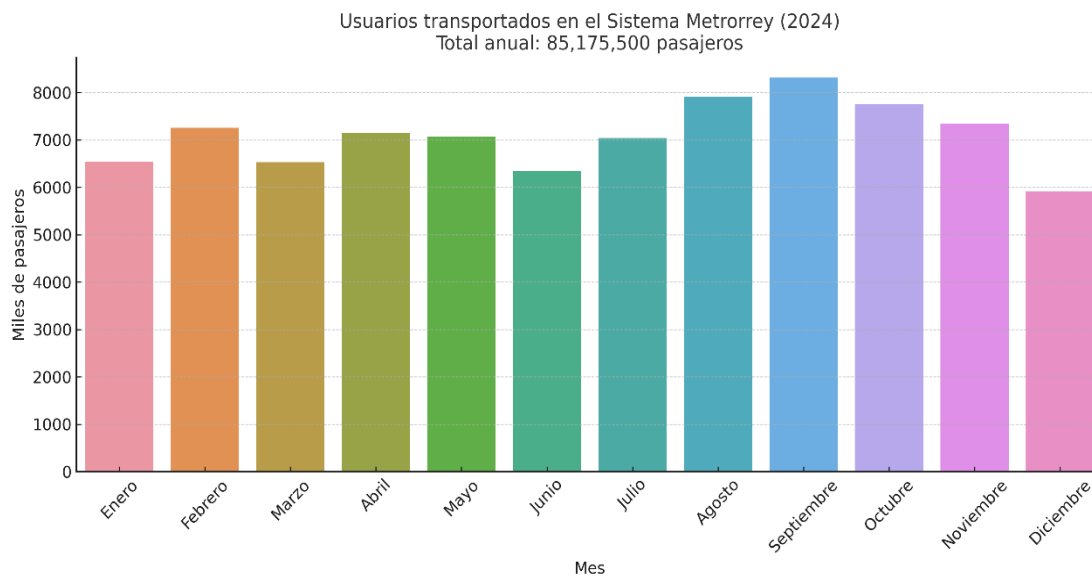
Fuente: Elaborado por el IIEG, con datos de INEGI, registros administrativos de transporte urbano de pasajeros.

De igual manera, el **Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey**, es un Organismo Público Descentralizado del Gobierno del Estado de Nuevo León, encargado de operar desde 1991 el servicio público de transporte en las modalidades de Metro y Transmetro. Es el principal transporte masivo en el norte del país, su cobertura, aunque limitada en extensión, resulta vital para la movilidad cotidiana de la

población metropolitana. La insuficiencia de recursos presupuestarios locales ha dificultado la expansión oportuna y el mantenimiento integral de su infraestructura.

El Metrorrey conecta zonas de alta densidad poblacional, con una demanda de usuarios que ha demostrado un crecimiento constante. No obstante, el incremento sostenido en los costos de operación, mantenimiento y modernización no ha sido acompañado por un fortalecimiento proporcional de sus fuentes de financiamiento.

El sistema mantiene una tarifa socialmente accesible que, si bien favorece al usuario masivo, no cubre el costo real del servicio, generando un déficit operativo crónico que obliga al gobierno estatal a destinar crecientes subsidios anuales para su mantenimiento básico.



Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), ETUP Monterrey 2024.

En la región centro del país existen dos sistemas de transportes colectivos de pasajeros masivos, uno es el **Tren Ligero**, que forma parte de la red del Servicio de Transportes Eléctricos de la CDMX, el cual opera en el sur de la ciudad de México. Este transporte ilustra la existencia de sistemas ferroviarios urbanos con infraestructura limitada y tecnología obsoleta. Su extensión geográfica recorre tres alcaldías, Coyoacán, Tlalpan y Xochimilco con tan solo 18 estaciones, las cuales resultan insuficientes frente a la demanda real de la zona metropolitana.

El otro transporte que recorre esta Megalópolis, es el **Sistema de Transporte Colectivo Metro**, inaugurado en 1969, representa el principal medio de transporte ferroviario urbano del país por su cobertura y volumen de usuarios. No obstante, tras más de cinco décadas en operación, su infraestructura presenta un elevado grado de deterioro, baste con ver las vías, trenes, sistema de señalización y componentes eléctricos, sin dejar de lado sus instalaciones fijas que muestran desgaste significativo, lo cual implica un riesgo potencial para la seguridad de los usuarios, quienes, ante las fallas recurrentes, han optado de manera progresiva por desplazarse mediante otros medios.

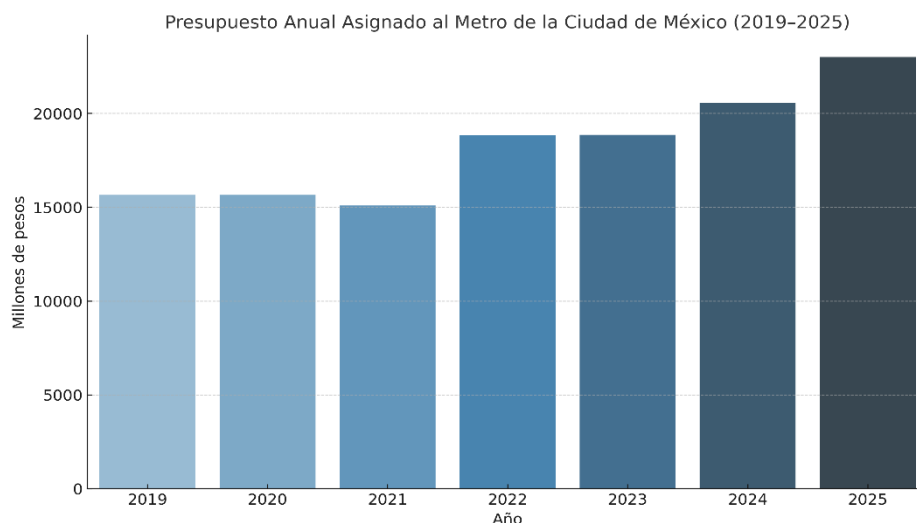
Según el **Anuario de Operaciones del STC Metro 2024**, en el año 2015, el sistema movilizó a mil 623 millones 828 mil 642 (1,623,828,642) personas, cifra que se redujo en 2022 a 935 millones 176 mil 702 (935,136,702). Para el año 2024, la afluencia total alcanzó mil 171 millones 858 mil 113 usuarios (1,171,858,113), lo que evidencia un descenso sostenido respecto a su máximo histórico. Esta tendencia refleja no solo el impacto de factores coyunturales, como la pandemia, sino un problema estructural de pérdida de usuarios ante la falta de mantenimiento mayor y modernización integral del sistema. Circunstancias que han impactado de forma significativa aún más en las finanzas del metro.

El mismo problema que los otros sistemas, el metro enfrenta un modelo financiero deficitario que depende del subsidio público continuo para sostener su operación. En el año 2025, el metro contó con un presupuesto total autorizado de 23 mil millones de pesos. No obstante, este monto resulta insuficiente para cubrir los costos reales de operación y mantenimiento, en virtud de que la mayor parte del techo presupuestal ya está comprometido en compromisos antes descritos.

El costo real estimado por viaje en el metro es de 18 pesos. Sin embargo, el cobro al usuario se mantiene en 5 pesos gracias a un subsidio público directo que en el año de 2024 alcanzó los 19 mil millones de pesos. Esto significa que, por cada viaje, el subsidio cubre aproximadamente el 72 % del costo real del servicio, transfiriendo al erario público el sostenimiento operativo del sistema.

A lo largo de un año, con más de **mil 600 millones de viajes** realizados, considerando el costo total de un viaje, el organismo debería captar 28 mil 800 millones de pesos. Este monto supera el presupuesto anual del sistema en más de 25 %, reflejando una brecha financiera estructural que compromete la viabilidad del metro.

Otro factor importante que se debe tomar en consideración es que, entre los años 2018 y 2023, el presupuesto operativo del metro disminuyó en un 18 %, mientras que sus costos de operación y mantenimiento aumentaron 22 % en el mismo periodo. Este desequilibrio refleja el deterioro progresivo de la capacidad presupuestaria para sostener un sistema cuya infraestructura envejece.



Fuente: Presupuestos de Egresos de la Ciudad de México 2019-2025.

Esta trayectoria presupuestaria también revela una tendencia errática e insuficiente. Entre 2019 y 2021, el presupuesto del metro se mantuvo prácticamente estancado en torno a los 15,600 millones de pesos, a pesar del incremento sostenido en los costos operativos. A partir de 2022 se registraron aumentos graduales, alcanzando los 20,500 millones en 2024. No obstante, fue hasta 2025 cuando se aprobó un presupuesto sin precedentes de 23 mil millones de pesos, monto que, si bien representa un avance relevante, se destinó en gran medida a la remodelación parcial de la línea 1, sin extenderse a otras líneas con infraestructura crítica deteriorada.

Este comportamiento presupuestario refleja un patrón reactivo más que estructural, la asignación extraordinaria de recursos a una sola línea no corrige el déficit histórico acumulado en todo el sistema. En consecuencia, persiste la ausencia de un esquema de financiamiento sostenible, programático y de destino específico que

asegure el mantenimiento integral, la modernización tecnológica y la operación eficiente del conjunto de las 12 líneas del metro.

La problemática expuesta de estos cuatro organismos públicos evidencia que todos ellos comparten una problemática estructural común, la ausencia de un esquema federal de financiamiento finalista y sostenido, que les permita atender las crecientes necesidades de conservación, expansión tecnológica y mejora continua del servicio.

Es innegable que el sistema de transporte público ferroviario, enfrenta hoy una crisis estructural sin precedentes, producto de un severo y acumulado déficit histórico de inversión. Durante décadas, la insuficiencia presupuestaria ha postergado el mantenimiento mayor, la modernización tecnológica, la renovación del material rodante y la actualización de sus sistemas de control y seguridad. Lo que comenzó como un rezago presupuestario, hoy constituye un riesgo sistémico grave. **“una bomba de tiempo”**

Las consecuencias de esta omisión han sido dolorosamente visibles en los últimos años. Los accidentes fatales ocurridos recientemente que han cobrado vidas humanas, herido a decenas de personas e impactado gravemente la confianza ciudadana, no son hechos aislados, son el síntoma de un agotamiento técnico acumulado. Expertos nacionales e internacionales han advertido que el envejecimiento de la infraestructura ferroviaria, sumado a la falta de mantenimiento integral, representa un riesgo creciente de nuevos incidentes.

Este tipo de eventos son del dominio público. Se suman incendios, fallas estructurales, apagones y deficiencias de señalización que ponen en riesgo a millones de usuarios de los sistemas ferroviarios de Monterrey, Guadalajara, ciudad

de México y otras zonas metropolitanas. A pesar de ello el presupuesto federal en la materia sigue siendo marginal y sin carácter finalista, y no existe un mecanismo legal que garantice sus distribución equitativa y sustentable.

En este contexto, el actual modelo de financiamiento que hemos descrito, puede calificarse como insostenible, inequitativo y regresivo, pues:

- ❖ Carga exclusivamente sobre los gobiernos locales y los usuarios nacionales el sostenimiento de la infraestructura estratégica.
- ❖ Subvenciona indirectamente a visitantes internacionales sin contribución fiscal correlativa.
- ❖ Limita la capacidad institucional para invertir en el mantenimiento mayor, sistemático, preventivo y correctivo, que requieren sistemas como los señalados.

Frente a este diagnóstico, resulta urgente establecer **un mecanismo nacional complementario y finalista de financiamiento**, que permita captar recursos federales específicos mediante esquemas tributarios equitativos y proporcionales a la capacidad contributiva de sectores beneficiados, como el turismo extranjero.

De no corregirse esta situación, la continuidad operativa de los sistemas ferroviarios urbanos, particularmente el metro de la ciudad de México, se verá comprometida en el corto y mediano plazo, con efectos negativos para la movilidad, el desarrollo urbano y la equidad social en las principales ciudades del país.

JUSTIFICACIÓN DE LA INICIATIVA

Frente a las dimensiones del desafío, para la Fracción Parlamentaria del Partido Verde Ecologista, no es viable seguir dependiendo únicamente de los limitados márgenes fiscales tradicionales.

Por ello, proponemos la creación de un instrumento legal innovador: la concepción de una Contribución Especial Federal de carácter finalista y destino específico, que se aplique a visitantes extranjeros que utilicen servicios de alojamiento en zonas urbanas con infraestructura ferroviaria masiva. Los recursos recaudados serán canalizados íntegramente a un Fideicomiso Especial Público, destinado exclusivamente al mantenimiento, operación, capacitación, modernización de estos sistemas ferroviarios de pasajeros.

La Contribución propuesta, al ser un monto fijo por noche de hospedaje y con una tarifa razonable, busca minimizar cualquier efecto disuasorio en la afluencia turística, mientras genera recursos significativos para la urgencia de financiamiento de la infraestructura y operación ferroviaria del transporte masivo.

Los turistas extranjeros disfrutan de una infraestructura construida con recursos públicos mexicanos. Contribuir a su mantenimiento y mejora es un acto de solidaridad con el país anfitrión y una forma de asegurar que las futuras generaciones de turistas y residentes puedan seguir gozando de un sistema de transporte eficiente, seguro y económico.

La Contribución se justifica como una medida para garantizar la sostenibilidad y la modernización de un activo que no solo beneficia a todas las mexicanas y

mexicanos, sino también a visitantes extranjeros que lo utilizan o se benefician directa o indirectamente.

Esta iniciativa no es solo un instrumento fiscal, es una política pública de Estado, preventiva, estratégica, solidaria y transparente, que permitirá:

Fortalecer la seguridad operativa.

Renovar infraestructura crítica obsoleta.

Prevenir nuevas tragedias humanas.

Proteger el derecho a la movilidad segura y eficiente.

Fortalecer la competitividad turística internacional de México.

Blindar el sistema frente a los riesgos presupuestales ordinarios, entre otros beneficios.

Eficiantar la operatividad de los entes públicos.

BENEFICIOS ESPERADOS

Con base en cifras oficiales de la Secretaría de Turismo de la ciudad de México, durante el año de 2023, se registraron **4 millones 184 mil 952** turistas internacionales en dicha entidad, generando la ocupación de **3 millones 514 mil 689** habitaciones, con un promedio de estadía de **2.2, noches**. Esto equivale a un total aproximado de **7 millones 732 mil 316** noches de hospedaje en establecimientos formales.

Aplicando la tarifa prevista en esta iniciativa, Dos Unidades de Medida y Actualización (UMA) por noche de hospedaje, lo que representa **doscientos veintiséis pesos con veintiocho centavos** (226.28) por noche conforme al valor vigente de la UMA en el ejercicio fiscal de 2025, se estima que la Contribución Especial generaría tan solo en la Ciudad de México una recaudación anual aproximada de **1,750 millones de pesos**.

Este monto representa alrededor del 7.6 % del presupuesto total anual del Sistema de Transporte Colectivo Metro, establecido en (23 mil millones de pesos para el ejercicio fiscal 2025). El potencial recaudatorio de esta medida no solo la convierte en una herramienta innovadora de política fiscal que permite fortalecer servicios públicos estratégicos sin generar cargas adicionales sobre la población residente ni sobre sectores productivos nacionales.

Para dimensionar el impacto financiero que esta medida podría tener, basta señalar que los 1,750 millones de pesos estimados son equivalentes a casi el 91 % del Presupuesto total asignado a la alcaldía Milpa Alta para 2025, el cual asciende a 1,918 millones de pesos, así como al 81 % del Presupuesto proyectado para la alcaldía Magdalena Contreras, que ronda los 2,151 millones de pesos. En términos comparativos, la recaudación potencial generada por esta Contribución Especial permitiría financiar casi en su totalidad la operación anual de una alcaldía, incluyendo servicios de seguridad pública, infraestructura básica, mantenimiento urbano, programas sociales y servicios comunitarios.

Adicionalmente, es importante destacar que, según datos de Sistema Nacional de Información Estadística del Sector Turismo en México (DATATUR), al menos el 12 % de los turistas internacionales utilizan el metro de la ciudad de México como medio transporte durante su estancia. Bajo dicho parámetro, se estima que dichos

visitantes realizan cerca de 1 millón 850 mil viajes al año en el sistema. Si estos viajes fueran cobrados a su costo real (18 pesos por viaje) su contribución potencial ascenderá a 33 millones de pesos adicionales. Sin embargo, en el modelo tradicional actual, la totalidad de ese costo es absorbida por el subsidio público.

Con esta propuesta legislativa en caso de ser aprobada, permitiría:

- Captar una fuente estable de ingresos sin afectar a los usuarios nacionales ni a los sectores vulnerables.
- Asegurar recursos finalistas exclusivamente destinados al mantenimiento, modernización y expansión del transporte ferroviario.
- Reducir la presión presupuestaria federal y local derivada de subsidios crecientes.
- Mantener la accesibilidad económica y el principio de equidad tarifaria en beneficio de la población residente.
- Fomentar una fiscalidad solidaria vinculada al desarrollo turístico y urbano sostenible.

A través del diseño de un mecanismo federal, especial y de destino específico, esta iniciativa busca corregir el desequilibrio actual en el financiamiento del transporte ferroviario urbano, mediante un modelo fiscal que distribuye la carga contributiva en función de los beneficios indirectos y la capacidad contributiva efectiva del sector turístico internacional.

El destino finalista de la Contribución, garantizado mediante su canalización obligatoria a un Fideicomiso Especial Público, asegura la integridad de los recursos y su aplicación exclusiva en proyectos de movilidad ferroviaria urbana, conforme a principios de transparencia y rendición de cuentas y evaluación pública.

Por lo anterior, la creación de esta Contribución Especial representa una solución técnicamente viable, socialmente justa y financieramente responsable, orientada a consolidar un modelo de movilidad urbana sustentable y equitativo en el beneficio del interés nacional.

PRECEDENTES INTERNACIONALES

La presente iniciativa encuentra sustento no solo en el diagnóstico nacional y la justificación financiera expuesta, sino también en la existencia de prácticas internacionales consolidadas en materia de contribuciones turísticas especiales, reconocidas como instrumentos fiscales legítimos y socialmente aceptados para financiar infraestructura urbana y servicios públicos estratégicos en diversas ciudades del mundo.

En el marco de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), numerosos países miembros han adoptado esquemas tributarios aplicables a turistas o visitantes internacionales con el fin de captar recursos adicionales destinados a mantener, mejorar y modernizar los bienes públicos que tales visitantes utilizan y disfrutan durante su estancia. Entre los antecedentes más relevantes destacan:

Francia, mediante la denominada *taxe de séjour*, grava a los turistas alojados en establecimientos hoteleros o de alojamiento turístico formal, destinando la recaudación al financiamiento de proyectos de infraestructura urbana, conservación patrimonial, servicios públicos locales y promoción de la sostenibilidad de los destinos turísticos.

España, particularmente en las comunidades autónomas de Cataluña y Baleares, aplica un impuesto turístico que recae sobre las personas extranjeras hospedadas en hoteles y plataformas digitales. Parte de dichos ingresos es canalizada directamente al mejoramiento del transporte público, la conservación de áreas urbanas de interés público y la sostenibilidad ambiental.

Italia, en ciudades como Roma, Florencia y Venecia, han implementado tasas de pernocta aplicables a turistas extranjeros, cuyos recursos son utilizados para la mejora de la movilidad urbana. Servicios de limpieza, recolección de residuos y mantenimiento del espacio público.

En el contexto del Continente americano, también existen múltiples precedentes que refuerzan la legitimidad de establecer contribuciones específicas aplicables al turismo internacional, en:

Estados Unidos, ciudades como Nueva York y San Francisco aplican un impuesto de ocupación hotelera, cuyos ingresos se destinan parcialmente al mantenimiento de infraestructura urbana, servicios públicos y transporte.

Canadá, la Municipal Accommodation Tax (MAT) implementada en ciudades como Toronto y Montreal canaliza recursos a servicios de movilidad urbana y promoción sostenible. Del mismo modo, en América Latina, ciudades como Buenos Aires, Brasil, incluso en México, estados como Quintana Roo y Baja California Sur, han establecido contribuciones dirigidas a visitantes extranjeros, aunque aún sin orientación al financiamiento de sistemas de transporte público.

Estos ejemplos confirman una tendencia internacional creciente hacia esquemas de fiscalidad turística responsable, vinculados al sostenimiento de servicios urbanos esenciales.

En este sentido la presente iniciativa se alinea con las mejores prácticas internacionales, al proponer un modelo de contribución equitativo, finalista y de alta legitimidad social.

ESTRUCTURA DE LA LEY

La iniciativa de Ley se estructura en nueve Títulos organizados de manera sistemática y funcional, atendiendo la técnica legislativa y la lógica operativa del instrumento jurídico propuesto.

El **Título Primero** establece las disposiciones generales, definiciones y justificación nacional, así como las bases jurídicas y técnicas para la Declaratoria de los Sistemas de Transporte Público Ferroviarios Masivos de Pasajeros de Interés Nacional.

El **Título Segundo** regula los elementos esenciales de la Contribución Especial: objeto, base, tarifa, sujetos obligados y procedimiento de recaudación, estableciendo un marco preciso, proporcional y finalista.

Título Tercero desarrolla la administración y destino de los recursos mediante la creación de un Fideicomiso Especial Público, el establecimiento de un Comité Técnico y Padrón de Sistemas Elegibles, garantizando el destino específico y la transparencia de los fondos.



Título Cuarto regula el marco de coordinación intergubernamental, así como el régimen de transferencia a entidades federativas y municipios que cumplan con las declaratorias respectivas.

Título Quinto prevé la creación de un Consejo Consultivo Ciudadano y Consejos Consultivos Locales, institucionalizando la participación ciudadana en la vigilancia, evaluación y control social del uso de los recursos.

Título Sexto establece los mecanismos de evaluación, rendición de cuentas y fiscalización, incluyendo auditorías digitales, informes periódicos y control legislativo.

Título Séptimo dispone el régimen de infracciones y sanciones aplicables a los sujetos obligados, asegurando el cumplimiento efectivo del marco tributario y la responsabilidad administrativa.

Título Octavo contempla los medios de defensa e impugnación administrativa y jurisdiccional, garantizando el debido proceso y el derecho de audiencia de los contribuyentes y sujetos obligados.

Título Noveno prevé estímulos e incentivos orientados a fomentar el cumplimiento voluntario y simplificar las obligaciones fiscales, especialmente para pequeños contribuyentes y plataformas digitales.

Finalmente, se encuentra el apartado de las disposiciones transitorias.

Esta estructura normativa permite un desarrollo claro, funcional y progresivo de la materia, asegurando que cada aspecto sustantivo, procedimental, fiscal y

administrativo quede debidamente regulado, conforme a los principios de legalidad, transparencia, equidad tributaria y destino finalista.

FUNDAMENTO LEGAL

La presente iniciativa se encuentra sólidamente fundada en el marco constitucional vigente y respeta plenamente los principios rectores del sistema tributario mexicano. Su diseño responde a una atribución expresa del Congreso de la Unión para establecer Contribuciones Especiales de carácter federal, con fines específicos de interés nacional.

En primer lugar, el artículo 31, fracción IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece como obligación de toda persona contribuir al gasto público de manera proporcional y equitativa, conforme lo determinen las leyes. Esta propuesta se alinea con dicho mandato al establecer una contribución dirigida exclusivamente sobre visitantes extranjeros que utilizan servicios de hospedaje en zonas urbanas donde opera infraestructura ferroviaria masiva de pasajeros, estableciendo un esquema justo, razonable y con capacidad contributiva indirecta claramente identificable.

Por su parte, el artículo 73, fracciones VII y XXIX, numeral 4º de la misma Constitución, otorga al Congreso de la Unión la facultad para establecer contribuciones sobre servicios públicos concesionados o explotados directamente por la Federación. La infraestructura ferroviaria urbana de pasajeros constituye, sin lugar a dudas, un servicio público federal estratégico. La contribución propuesta se

fundamenta expresamente en esta disposición, al destinarse íntegramente al financiamiento, mantenimiento, y modernización de dichos sistemas.

La iniciativa es asimismo compatible con los artículos 25 y 26 constitucionales, que imponen al Estado la obligación de promover el desarrollo nacional con criterios de equidad social, sustentabilidad y justicia territorial. La creación de un esquema de financiamiento finalista y sostenible para el transporte público ferroviario urbano contribuye directamente al cumplimiento de estos mandatos superiores, al reducir desigualdades regionales y fortalecer la infraestructura estratégica de movilidad.

Desde el punto de vista técnico-tributario, la propuesta cumple con los elementos esenciales del principio de legalidad en materia fiscal, al prever con claridad en el cuerpo normativo: el objeto de la contribución (uso de servicios de hospedaje por personas extranjeras), el sujeto obligado (visitante extranjero), la base gravable (número de noches de hospedaje) la tarifa (expresada en Unidades de Medida y Actualización), el destino específico (transporte público de masivo de pasajeros) y los procedimientos administrativos correspondientes.

La naturaleza jurídica de la figura se configura como una contribución especial, distinta de un impuesto general, cuyo destino finalista se justifica en correlación existente entre el sujeto obligado y el beneficio indirecto derivado de la infraestructura financiada. Esta caracterización es consistente con la doctrina hacendaria nacional y con criterios emitidos por la Suprema Corte de Justicia de la Nación respecto a los fines específicos de las contribuciones previstas en el artículo 73 constitucional.

Adicionalmente, la iniciativa respeta los principios de igualdad y no discriminación consagrados en el artículo 1º constitucional y en los tratados internacionales ratificados por el Estado mexicano, al no establecer distinciones arbitrarias, sino un tratamiento fiscal razonable y proporcional fundado en el principio de solidaridad fiscal entre usuarios y beneficiarios de servicios públicos estratégicos.

En virtud de lo anteriormente expuesto, y considerando la necesidad impostergable de dotar al país de un instrumento jurídico de carácter federal, especial y finalista que permita financiar de manera equitativa, transparente y sostenible la infraestructura ferroviaria urbana de pasajeros de interés nacional, someto a la consideración de esta soberanía, el siguiente:

**PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY
FEDERAL DE LA CONTRIBUCIÓN ESPECIAL PARA EL
FINANCIAMIENTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO
FERROVIARIO MASIVO DE PASAJEROS DE INTERÉS NACIONAL**

ARTÍCULO ÚNICO. Se expide la Ley Federal de la Contribución Especial para el Financiamiento del Sistema de Transporte Público Ferroviario de Interés Nacional, para quedar como sigue:

**LEY GENERAL DE LA CONTRIBUCIÓN ESPECIAL PARA EL
FINANCIAMIENTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO FERROVIARIO
MASIVO DE PASAJEROS DE INTERÉS NACIONAL**

TÍTULO PRIMERO

DE LAS DISPOSICIONES GENERALES Y LA JUSTIFICACIÓN NACIONAL

CAPÍTULO I

Del Objeto, Ámbito de Aplicación, Interés Nacional y Principios Rectores

Artículo 1. La presente Ley es de orden público, interés general y de observancia obligatoria en todo el territorio nacional.

Tiene por objeto establecer y regular una Contribución Especial, de carácter federal y con destino finalista, a cargo de Personas Extranjeras o Visitantes Extranjeros que se alojen temporalmente en Establecimientos de Hospedaje ubicados dentro de las Zonas Urbanas Elegibles a que se refiere esta Ley.

Artículo 2. La aplicación de esta Contribución estará condicionada a que el sistema ferroviario y la Zona Urbana correspondiente cuenten simultáneamente con:

- I. Declaratoria de Sistema de Transporte Público Ferroviario Masivo de Pasajeros de Interés Nacional, vigente y emitida conforme al artículo 5 de esta Ley; y
- II. Declaratoria de Zona Urbana Elegible, emitida en términos del artículo 7 del presente ordenamiento.

Solo las entidades federativas, municipios u organismos operadores que reúnan ambas declaratorias vigentes podrán acceder a los recursos derivados de la Contribución Especial.

Artículo 3. La finalidad exclusiva de la Contribución Especial prevista en esta Ley es financiar la infraestructura, operación, capacitación, modernización y mantenimiento de los Sistemas de Transporte Público Ferroviario Masivos de Pasajeros de Interés Nacional.

Esta Contribución es de carácter complementario a otras fuentes de financiamiento público y no sustituye ni exime las obligaciones presupuestarias ordinarias de los gobiernos federal, estatal o municipal. En ningún caso podrá destinarse a fines distintos a los previstos en esta Ley.

Artículo 4. La recaudación y aplicación de la Contribución Especial solo procederá cuando estén vigentes las Declaratorias de Sistema de Transporte Público Ferroviario Masivo de Pasajeros de Interés Nacional y la Declaratoria de Zona Urbana Elegible a que se refieren los artículos 5 y 7 de esta Ley.

La inclusión de nuevas zonas o sistemas estará sujeta a la emisión de una Declaratoria Oficial por parte del Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, conforme a los siguientes requisitos:

I. Existencia comprobada de las declaratorias señaladas en el artículo 2, fracciones I y II;

II. Estudios técnicos y económicos que acrediten la viabilidad técnica, fiscal y operativa de aplicar la Contribución Especial en la zona respectiva, así como las necesidades específicas de financiamiento del sistema ferroviario; y

III. Publicación en el Diario Oficial de la Federación dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a su emisión.

En ningún caso podrá aplicarse la Contribución Especial en zonas o sistemas que no cuenten con ambas declaratorias vigentes conforme a esta Ley.

Artículo 5. Para los efectos de esta Ley, se declara de Interés Nacional la infraestructura y operación de los Sistemas de Transporte Público Ferroviario Masivo de Pasajeros, en virtud de que constituyen un elemento estratégico para:

I. **La movilidad y el desarrollo urbano sostenible:** Al facilitar el desplazamiento masivo de personas, reducir la congestión vehicular y las emisiones contaminantes, promoviendo así ciudades más habitables, eficientes y respetuosas con el medio ambiente;

II. **La conectividad y la competitividad económica:** Al enlazar centros de población, zonas productivas, centros turísticos y polos de desarrollo, impulsando la actividad económica, el comercio, el turismo y la creación de empleos, tanto a nivel local como nacional;

III. **El bienestar social y la equidad:** Al ofrecer un medio de transporte accesible, eficiente y de bajo costo, que mejora la calidad de vida de millones de ciudadanos, garantizando su acceso a oportunidades laborales, educativas, de salud y recreativas, reduciendo la brecha de desigualdad en el acceso a la movilidad;

IV. La imagen, atracción turística y promoción internacional del país: Al proporcionar un Sistema de Transporte Público Ferroviario Masivo de Pasajeros moderno, seguro y eficiente fortalece la experiencia del turista extranjero, contribuyendo a la promoción de México como un destino turístico de primer nivel y a la generación de divisas;

V. La seguridad y la resiliencia urbana: Al contar con una infraestructura de transporte ferroviario de pasajeros robusta, bien mantenida y tecnológicamente avanzada es crucial para la gestión de riesgos, la capacidad de respuesta ante contingencias, desastres y la garantía de la continuidad de la movilidad en situaciones de emergencia.

Artículo 6. Para ser declarado de Interés Nacional, un Sistema de Transporte Público Ferroviario Masivo de Pasajeros deberán cumplir, al menos, con los siguientes requisitos:

I. Ser un ente público que sirva a una población usuaria diaria igual o superior a quinientos mil (500,000) pasajeros;

II. Conectar al menos tres (3) municipios o alcaldías de zonas metropolitanas contiguas, con al menos una estación de transferencia en cada demarcación;

III. Representar una opción ecológicamente sustentable y representar un medio importante para atender las necesidades del transporte público en su área de influencia directa, considerando la capacidad de desplazamiento de pasajeros por kilómetro recorrido;

IV. Contar con una antigüedad mínima de operación continua de diez (10) años a la fecha de solicitud de declaratoria;

La Declaratoria será emitida por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, con fundamento en:

- a) Estudios técnicos elaborados por instituciones de prestigio nacional, que acrediten el cumplimiento de los requisitos anteriores y su relevancia estratégica; su impacto en la movilidad, desarrollo regional o nacional;
- b) Publicación en el Diario Oficial de la Federación para garantizar la transparencia y el acceso público a la información.

Artículo 7. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en coordinación con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, será la autoridad facultada para emitir las Declaratorias de Zona Urbana Elegible previstas en esta Ley, mediante resolución debidamente fundada y motivada.

Para tal efecto, la zona deberá cumplir con los siguientes requisitos:

- I. La presencia de un Sistema de Transporte Público Ferroviario Masivo de Pasajeros con Declaratoria de Interés Nacional vigente;
- II. La contribución significativa del turismo internacional al desarrollo urbano y económico de la zona;
- III. La viabilidad técnica y operativa de implementar y fiscalizar la Contribución Especial.

Artículo 8. La interpretación y aplicación de la presente Ley se regirá por los siguientes principios rectores:

I. **Transparencia:** Asegurar la publicidad y el acceso a la información sobre la recaudación, administración y aplicación de los recursos de la Contribución Especial;

II. **Eficiencia:** Optimizar el uso de los recursos para lograr los mayores beneficios en el mantenimiento, modernización y expansión de la infraestructura ferroviaria;

III. **Rendición de Cuentas:** Establecer mecanismos claros para que las autoridades responsables informen periódicamente sobre el uso y fin de los fondos, así como de los resultados obtenidos;

IV. **Sostenibilidad:** Promover el uso a largo plazo de los Sistemas de Transporte Público Ferroviario Masivos de Pasajeros, considerando los aspectos económicos, sociales y ambientales;

V. **Equidad:** Garantizar que la aplicación de la Contribución Especial y el beneficio derivado de la mejora del transporte de pasajero sean justos y equitativos para todos los usuarios y la sociedad en general;

VI. **Complementariedad:** Reconocer que la Contribución Especial es un mecanismo adicional de financiamiento, sin menoscabo de las responsabilidades presupuestarias existentes de los diferentes órdenes de gobierno;

VII. **Progresividad Indirecta y Justicia Fiscal:** Asegurar que la contribución, al recaer inicialmente en usuarios de servicios asociados al turismo internacional, refleje una distribución de la carga contributiva que atienda a la capacidad indirecta de los generadores del beneficio económico del hospedaje, contribuyendo a la justicia fiscal en el financiamiento de infraestructura de interés público;

VIII. **Legalidad Tributaria:** Toda actuación en materia de recaudación, destino y fiscalización de la Contribución Especial deberá sustentarse en norma jurídica expresa;

IX. **Fomento a la Competitividad Turística y Coordinación de Políticas:** La Contribución Especial, su diseño y aplicación considerarán la competitividad del sector turístico nacional e internacional, coordinándose con las políticas, estrategias y programas de promoción y atracción turística que impulsen las autoridades federales, estatales y municipales, a fin de asegurar un equilibrio entre la generación de recursos y el desarrollo sostenible del turismo;

X. **Gradualidad Territorial:** La aplicación de esta Ley se realizará de forma progresiva y ordenada en las Zonas Urbanas que reúnan los requisitos técnicos y normativos y, garantizando su viabilidad, aceptación social y equidad territorial.

Capítulo II

De las Definiciones

Artículo 9. Para los efectos de esta Ley se entenderá por:

I. **Autoridad Competente en Materia de Sistema de Transporte Público Ferroviario Masivo de Pasajeros:** La dependencia del gobierno federal o de las entidades federativas que, en el ámbito de sus atribuciones, tenga a su cargo la regulación, planeación, construcción, operación, mantenimiento o supervisión de los Sistemas de Transporte Público Ferroviario Masivo de Pasajeros;

II. **Persona Extranjera o Visitante Extranjero:** Aquella persona que no ostente la nacionalidad mexicana y que ingrese al territorio nacional en calidad de visitante, con fines turísticos o de cualquier otra índole que implique una estancia temporal en el país;

III. **Sujeto Pasivo:** La persona física o moral sobre la que recae la obligación de pagar la Contribución Especial establecida en esta Ley. Para efectos de la aplicación inicial de esta Ley, el Sujeto Pasivo será la Persona Extranjera o Visitante Extranjero que se aloje temporalmente en Establecimientos de Hospedaje ubicados en la región donde presta servicio un Sistema de Transporte Público Ferroviario Masivo de Pasajeros de Interés Nacional;

IV. **Sujeto Obligado a la Recaudación y Entero:** La persona física o moral que, en virtud de lo establecido en esta Ley y su Reglamento, tenga la obligación de recaudar la Contribución Especial directamente del Sujeto Pasivo y enterarla a las autoridades fiscales federales. Esto incluye a los Establecimientos de Hospedaje y a las Plataformas Digitales y otros Intermediarios que faciliten servicios de hospedaje;

V. **Contribución Especial:** La prestación pecuniaria de carácter federal y finalista, adicional y específica, establecida en esta Ley, a cargo de Personas Extranjeras o Visitantes Extranjeros que se alojen temporalmente en Establecimientos de Hospedaje, cuyo destino exclusivo es el financiamiento de los Sistemas de Transporte Ferroviario de Masivo de Pasajeros de Interés Nacional;

VI. **Entero:** El depósito de recursos a la Tesorería de la Federación que realiza cualquier ente público o particular a la Cuenta Corriente o las cuentas bancarias a

nombre de la Tesorería, por conceptos distintos a contribuciones, productos o aprovechamientos cuando así lo establezca una disposición jurídica;

VII. Fideicomiso Especial: El instrumento jurídico y financiero constituido con el fin de administrar, gestionar, invertir y aplicar los recursos obtenidos por la Contribución Especial, de conformidad con lo establecido en esta Ley y su Reglamento, para garantizar el financiamiento exclusivo y específico de la infraestructura y operación de los Sistemas de Transporte Público Ferroviario Masivo de Pasajeros de Interés Nacional. Su operación y estructura se detallarán en el Reglamento de la presente Ley;

VIII. Padrón de Sistemas Elegibles: El listado oficial, público y actualizado de los Sistemas de Transporte Público ferroviario Masivo de Pasajeros de Interés Nacional que cumplen con los requisitos de esta Ley y pueden acceder al financiamiento mediante el Fideicomiso Especial;

IX. Reglamento: El instrumento normativo de carácter reglamentario que expedirá el Ejecutivo Federal, el cual desarrollará las disposiciones de esta Ley, estableciendo los procedimientos, requisitos y demás elementos necesarios para su cabal cumplimiento, incluyendo lo relativo a la recaudación, administración, fiscalización y destino de la Contribución Especial;

X. Unidad de Medida y Actualización (UMA): La referencia económica en pesos para determinar la cuantía del pago de las obligaciones y supuestos previstos en las leyes federales, de las entidades federativas, así como en los actos jurídicos que emanen de todas ellas, tal como lo establece el Decreto por el que se desindica el salario mínimo como unidad de cuenta, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 27 de enero de 2016 y sus posteriores actualizaciones;

XI. Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP): Dependencia de la Administración Pública Federal facultada como Sujeto Activo para determinar, liquidar, recaudar, administrar y fiscalizar la Contribución Especial, así como para emitir las declaratorias de Zonas Urbanas Elegibles conforme a esta Ley;

XII. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT): Dependencia de la Administración Pública Federal encargada de emitir la declaratoria de Interés Nacional y coordinar los proyectos de transporte ferroviario de pasajeros conforme a esta Ley;

XIII. Establecimiento de Hospedaje: Los hoteles, moteles, hostales, pensiones, casa de huéspedes, departamentos o villas amueblados, o cualquier otra forma de alojamientos de carácter temporal que ofrezca servicios de hospedaje a cambio de una contraprestación;

XIV. Sistema de Transporte Colectivo Metro: El Organismo público de transporte masivo de pasajeros que opera mediante trenes ferroviarios en la Ciudad de México y su Zona Metropolitana, incluyendo toda su infraestructura fija y material rodante, cuya administración recae en el Organismo Público denominado, Sistema de Transporte Colectivo;

XV. Sistema de Transporte Público Ferroviario Masivo de Pasajeros de Interés Nacional: Los sistemas de transporte exclusivamente de pasajeros que operen mediante infraestructura ferroviaria (trenes, metros, trenes ligeros, entre otros), cuya operación y propiedad recaigan directamente en el gobierno federal, gobiernos estatales, municipales; u organismos descentralizados con control público mayoritario; sin participación de concesionarios privados en su operación, y que estén prohibidos para el transporte de carga (incluso en modalidad compartida).

Estos sistemas, por su volumen de usuarios, impacto económico, conectividad regional o relevancia turística, deberán ser declarados de Interés Nacional por el Ejecutivo Federal;

XVI. Zona Urbana Elegible: El área geográfica determinada por el Ejecutivo Federal, mediante Declaratoria, donde se aplicará la Contribución Especial debido a la presencia de infraestructura turística, volumen de Visitantes Extranjeros y la existencia de un Sistema de Transporte Público Ferroviario Masivo de Pasajeros de Interés Nacional;

XVII. Plataformas Digitales y otros Intermediarios: Las personas físicas o morales, residentes en México o en el extranjero, con o sin establecimiento permanente en el país, que pongan a disposición, operen o administren aplicaciones informáticas, páginas web o cualquier otro medio digital o electrónico que facilite la intermediación, comercialización o prestación de servicios de hospedaje temporal entre Sujetos Pasivos y Establecimientos de Hospedaje o anfitriones, independientemente de la forma en que se realice la contraprestación o la titularidad del bien inmueble. Esto incluye, de forma enunciativa más no limitativa a, Plataformas de reservaciones en línea, agencias de viaje virtuales y sistemas de gestión de propiedades que operen de forma digital.

Capítulo III

Del Procedimiento para la Declaratoria de Interés Nacional y sus Efectos Jurídicos

Artículo 10. Procedimiento para la Declaratoria de Interés Nacional.

I. Autoridad competente.

a) Será la Secretaría de Infraestructura, (SICT) la autoridad facultada para emitir las declaratorias de Interés Nacional previstas en esta Ley, mediante resolución motivada y fundada.

II. Procedimiento:

a) La solicitud de Declaratoria podrá ser presentada por los gobiernos estatales, los organismos operadores o la propia Secretaría de Infraestructura (SICT), acompañada de los estudios técnicos que acrediten el cumplimiento de los requisitos del artículo 6 de la presente Ley;

b) La Secretaría de Infraestructura (SICT) solicitará al Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) la emisión de un dictamen técnico vinculante respecto al cumplimiento de dichos requisitos, que deberá resolverse en un plazo de treinta (30) días hábiles;

c) La Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER) emitirá dictamen sobre el impacto regulatorio, dentro de un plazo de veinte (20) días hábiles;

d) La documentación técnica recibida será publicada en el portal de transparencia de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, por un plazo mínimo de quince (15) días hábiles, a efecto de recibir observaciones de la ciudadanía;

e) Cumplidas las etapas anteriores, la Secretaría de Infraestructura (SICT) resolverá en un plazo no mayor a diez (10) días hábiles, debiendo considerar las observaciones ciudadanas recibidas;

f) La Declaratoria de Interés Nacional deberá publicarse en el Diario Oficial de la Federación dentro de los cinco (5) días hábiles posteriores a su emisión.

Artículo 11. Vigencia, Verificación y Revocación de la Declaratoria.

I. La Declaratoria de Interés Nacional tendrá vigencia indefinida, siempre que se mantenga el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 6 de esta Ley;

II. La Secretaría de Infraestructura (SICT) verificará el cumplimiento de los requisitos mediante auditorías técnicas realizadas por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), al menos cada tres (3) años.

III. Causas de revocación:

a) La Declaratoria podrá ser revocada cuando:

b) Se acredite el incumplimiento de los requisitos mínimos establecidos en el artículo 6 de esta Ley, durante un periodo superior a doce (12) meses continuos;

c) Ocurre un cambio sustancial en la naturaleza del servicio, que contravenga el objeto de esta Ley, como la incorporación de actividades de transporte de carga;

d) Se detecte desvío grave en el uso de los recursos provenientes del Fideicomiso.

IV. Procedimiento de revocación:

a) La Secretaría de Infraestructura (SICT) emitirá resolución fundada y motivada, la cual deberá ser publicada en el Diario Oficial de la Federación indicando las acusas y efectos de la revocación.

Artículo 12. Efectos jurídicos de la Revocación:

- I. La pérdida inmediata del acceso a los recursos del Fideicomiso;
- II. La obligación de reintegrar al Fideicomiso los fondos no ejercidos correspondientes al ejercicio fiscal en curso;
- III. La exclusión permanente del padrón de sistemas elegibles para financiamiento.

Capítulo IV

De la Naturaleza Jurídica de la Contribución Especial y Marco Supletorio

Artículo 13. La Contribución Especial prevista en esta Ley es una Contribución federal de naturaleza especial, de creación legislativa, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 73, fracciones VII y XXIX, numeral 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el cual faculta al Congreso de la Unión para establecer contribuciones sobre servicios públicos concesionados o explotados directamente por la federación.

Dicha Contribución tiene por objeto el financiamiento de los Sistemas de Transporte Público Ferroviario Masivo de Pasajeros de Interés Nacional, y constituye un tributo federal de destino específico, adicional a otras fuentes de financiamiento público.

La Contribución Especial no se encuentra comprendida dentro de las categorías de las categorías previstas en el artículo 2º. del Código Fiscal de la Federación, ya que no tiene naturaleza de impuesto, aportación de seguridad social ni contribución de mejoras o derecho. Su carácter especial deriva de su finalidad concreta, sujetos pasivos determinados y base gravable específica, conforme a lo dispuesto en esta Ley.

Esta Contribución posee las siguientes características esenciales:

- I. **Federal**, por su origen legislativo y recaudación a cargo de la autoridad fiscal federal;
- II. **Finalista**, por estar jurídicamente vinculada a un fin público específico y determinado por esta Ley;
- III. **Específica**, respecto a sus sujetos pasivos, hecho generador y destino de los recursos;
- IV. **Complementaria**, respecto a otras fuentes ordinarias de financiamiento público, sin sustituir las asignaciones presupuestarias ordinarias del gobierno federal, entidades federativas o municipios.

La Contribución Especial es de observancia obligatoria en todo el territorio nacional y constituye un ingreso público federal de derecho público, sujeto a los principios de legalidad tributaria, equidad, transparencia, proporcionalidad indirecta y destino

finalista. Su interpretación debe atender a su naturaleza especial y su carácter instrumental para el cumplimiento de fines de interés general.

Artículo 14. Las disposiciones de esta Ley y su Reglamento se interpretarán y aplicarán de manera armónica con los tratados internacionales de los que México sea parte, en particular aquellos relativos al ámbito fiscal, turístico, ambiental y de derechos humanos, procurando siempre la consecución de sus fines y principios.

Para lo no previsto expresamente en esta Ley o su Reglamento, se aplicarán de forma supletoria y complementaria, únicamente en lo que no contravengan su objeto, naturaleza y finalidad, las siguientes disposiciones jurídicas:

- I. El Código Fiscal de la Federación;
- II. La Ley de Coordinación Fiscal;
- III. La Ley de Ingresos de la Federación del ejercicio fiscal que corresponda;
- IV. La Ley General de Contabilidad Gubernamental;
- V. La Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria;
- VI. La Ley Federal de Procedimiento Administrativo;
- VII. La Ley Federal de Protección al Consumidor; y
- VIII. La Ley General de Turismo y sus Reglamentos;

La aplicación supletoria de estas normas deberá interpretarse de forma restrictiva, evitando que se desvirtúe el carácter especial, finalista y federal de esta Ley.

TÍTULO SEGUNDO

DE LA CONTRIBUCIÓN ESPECIAL

Capítulo I

Del Objeto y Causación de La Contribución

Artículo 15. El objeto de la Contribución Especial, en su carácter de contribución federal especial, de destino específico y de aplicación obligatoria, es la prestación de servicios de hospedaje temporal a Personas Extranjeras o Visitantes Extranjeros por parte de los Establecimientos de Hospedaje, Plataformas Digitales u otros Intermediarios, en los términos definidos en esta Ley.

Esta Contribución Especial constituye un ingreso público tributario, distinto de un aprovechamiento y es exigible conforme a las disposiciones establecidas en esta Ley y su Reglamento.

No se considerarán objeto de la Contribución Especial los servicios complementarios distintos del hospedaje, tales como alimentación, transporte, excursiones o uso de instalaciones, aunque estén integrados en un mismo paquete.

Artículo 16. La Causación de la Contribución Especial se dará por cada noche de hospedaje que la Persona Extranjera o Visitante Extranjero utilice en el Establecimiento de Hospedaje.

La obligación de pagar la Contribución Especial al Sujeto Obligado a la Recaudación y Entero nace en el momento de la contratación y/o del pago por los servicios de hospedaje o al momento del registro de entrada (check-in) del visitante en el Establecimiento de Hospedaje, lo que ocurra primero, o según se determine con mayor detalle en el Reglamento de esta Ley.

En caso de que el momento del pago por los servicios de hospedaje sea anterior al ingreso efectivo del Sujeto Pasivo al Establecimiento de Hospedaje, y el servicio no sea efectivamente prestado (por cancelación, no show o cualquier otra causa), la Contribución Especial no se causará y, en su caso el Sujeto Obligado de la Recaudación y Entero deberá abstenerse de retenerla o, si ya la hubiese retenido, proceder a su devolución al Sujeto Pasivo. Esta disposición aplicará siempre que el Sujeto Obligado cuente con la documentación o registros que acrediten la no prestación efectiva del servicio.

Artículo 17. La calidad de Persona Extranjera o Visitante Extranjero, para efectos de esta Ley, se acreditará mediante la presentación de los documentos migratorios que validen su ingreso y estancia en el país. Asimismo, dicha acreditación podrá realizarse a través de los registros y sistemas de información que obren en poder de las autoridades migratorias o de los Sujetos Obligados a la Recaudación y Entero, según lo establezca el Reglamento de esta Ley.

Capítulo II

De la Base, Tarifa y Determinación de la Contribución

Artículo 18. La Base de la Contribución Especial se calculará por cada noche de hospedaje que la Persona Extranjera o Visitante Extranjero utilice efectivamente en

los Establecimientos de Hospedaje. Para efectos de esta Ley, se entenderá por noche de hospedaje el periodo de tiempo comprendido entre la hora de entrada (check-in) y la hora de salida (check-out) conforme a las políticas, usos y costumbres comerciales aplicables al servicio de alojamiento temporal.

En aquellos casos en que el tiempo de hospedaje no corresponda a una noche completa conforme a las políticas comerciales del Establecimiento de Hospedaje, la Contribución se causará por cada fracción de doce (12) horas o menos de estancia. Para el cálculo, cualquier fracción de tiempo que exceda el periodo de una noche completa, o que no alcance dicho periodo, pero supere las cero horas, se considerará una noche completa si excede de doce (12) horas; si es igual o menor a doce (12) horas, se considerará media noche, es decir, media UMA.

Artículo 19. La Contribución Especial a la que se refiere esta Ley se calculará aplicando una tarifa de dos (2) Unidades de Medida y Actualización (UMA) por cada noche de hospedaje, utilizada por cada Persona Extranjera o Visitante Extranjero, siendo esto una obligación tributaria federal directa a cargo del Sujeto Pasivo, sin que su monto varíe en función de la categoría del Establecimiento de Hospedaje, el costo del alojamiento, el número de ocupantes por habitación ni la nacionalidad específica del sujeto obligado.

El monto de esta tarifa, al constituir una contribución federal de carácter obligatorio, no podrá ser objeto de descuentos, promociones, bonificaciones, absorciones, condonaciones ni esquemas comerciales equivalentes que impidan su entero integro al erario federal. Su cobro y Recaudación deberán realizarse de forma separada y claramente identificable respecto del costo del servicio de hospedaje.

El monto de esta Tarifa podrá ser actualizado anualmente mediante Decreto emitido por el Ejecutivo Federal o a través de la Ley de Ingresos de la Federación, conforme al Índice Nacional de Precios al Consumidor o la Unidad de Medida y Actualización (UMA) vigente, garantizando así su valor real y su adecuación económica.

Artículo 20. La determinación de la Contribución Especial a cargo del Sujeto Pasivo se realizará multiplicando la Tarifa establecida en el artículo 19 de esta Ley por el número total de noches de hospedaje efectivamente utilizadas por la Persona Extranjera o Visitante Extranjero durante su estancia.

Adicionalmente, los Sujetos Obligados a la Recaudación y Entero tienen la obligación ineludible de informar de manera previa, visible y clara al Sujeto Pasivo sobre la existencia, el monto y la naturaleza de la Contribución Especial, antes de que se formalice la reserva o contratación de los servicios de hospedaje. Dicha información deberá ser accesible en todos los canales de venta y plataformas de reservación, incluyendo sitios web, aplicaciones móviles, puntos de venta físicos y cualquier otro medio utilizado para la oferta y contratación de los servicios de hospedaje.

El monto resultante de esta determinación deberá ser desglosado de manera independiente y clara en el comprobante fiscal o de pago que emitan los Sujetos Obligados a la Recaudación y Entero, conforme a lo establecido en el artículo 24, fracción II de esta Ley. Esta contribución constituye una carga financiera directa para el sujeto pasivo y no formará parte del costo del servicio de hospedaje ni de otras contribuciones o impuestos federales, estatales o municipales aplicables al prestador del servicio.

Capítulo III

De las Exenciones

Artículo 21. La Contribución Especial establecida en esta Ley no se causará en los siguientes supuestos:

- I. Cuando el alojamiento temporal sea proporcionado por instituciones de asistencia social reconocidas, sin fines de lucro, a Personas Extranjeras en situación de vulnerabilidad, asilo, refugio o con fines humanitarios;
- II. Cuando el alojamiento temporal sea proporcionado por instituciones educativas públicas o privadas, sin fines de lucro, a personas extranjeras en el marco de programas de intercambio académico, estudio o investigación científica, siempre que la estancia no exceda de seis meses y esté debidamente acreditada;
- III. Cuando se trate de personal diplomático, consular, militar o miembros de organismos internacionales acreditados en México, de conformidad con los tratados internacionales de los que México sea parte y la Ley sobre la Celebración de Tratados, siempre que el alojamiento se realice en el ejercicio de sus funciones oficiales;
- IV. Cuando el alojamiento se realice en establecimientos que no persigan fines de lucro y que sean operados por instituciones religiosas, de beneficencia o altruistas, siempre que la estancia esté relacionada con actividades de asistencia o voluntariado y no implique una contraprestación comercial;

V. Cuando el alojamiento sea proporcionado a menores de doce años de edad, siempre que el menor sea el único ocupante registrado o no comparta habitación con un adulto Sujeto Pasivo;

VI. En los demás supuestos que establezcan las leyes federales o los tratados internacionales de los que México sea parte;

VII. Aquellos que, siendo de naturaleza análoga o similar a los previstos en las fracciones anteriores, se establezcan en el Reglamento de esta Ley, siempre que su finalidad sea salvaguardar el interés público o la protección de grupos específicos, y no impliquen la creación de nuevas causales de exención no previstas en el espíritu de la presente Ley;

VIII. En todos los supuestos de exención previstos en este artículo, será responsabilidad del sujeto obligado a la Recaudación y Entero obtener y conservar la documentación o elementos probatorios fehacientes que acrediten la procedencia de la exención, así como el cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente Ley, su Reglamento o los tratados y leyes aplicables. La falta de dicha acreditación dará lugar a la causación de la Contribución y, en su caso, a las sanciones correspondientes;

IX. Los Establecimientos de Hospedaje con menos de diez (10) habitaciones, siempre que:

- a) Acrediten ante la Secretaría de Turismo su condición de microempresa turística;
- b) No operen bajo marcas o franquicias internacionales;

c) No formen parte de un grupo económico o consorcio que controle directa o indirectamente otros establecimientos de hospedaje.

Capítulo IV

De la Recaudación y Entero de la Contribución, Derechos y Obligaciones de los Sujetos Obligados

Artículo 22. La Contribución Especial, en su carácter de tributo federal especial y obligatorio, deberá ser recaudada por los Sujetos Obligados a la Recaudación y Entero directamente del Sujeto Pasivo al momento en que se efectúe el pago por el servicio de hospedaje, cualquiera que sea la forma o medio de pago utilizado.

Esta obligación es de cumplimiento obligatorio e ineludible para los Sujetos Obligados, quienes actuarán como retenedores y recaudadores oficiales de la Contribución, debiendo realizar la Recaudación de forma separada y distinguible del respecto del precio del servicio de hospedaje.

El incumplimiento de esta obligación dará lugar a las sanciones establecidas en esta Ley y en las disposiciones fiscales federales aplicables.

Artículo 23. Los Sujetos Obligados a la Recaudación y Entero deberán enterar los montos recaudados por concepto de la Contribución Especial a la Tesorería de la Federación, mediante las formas, medios y en los plazos que establezca el Reglamento de esta Ley y las reglas de carácter general que para tal efecto emita la autoridad fiscal federal.

Artículo 24. Para garantizar la correcta Recaudación y Entero de la Contribución Especial, los Sujetos Obligados tendrán las siguientes obligaciones, sin perjuicio de las que establezcan otras leyes y disposiciones aplicables:

I. Retener y Recaudar la Contribución Especial del Sujeto Pasivo al momento en que se cause la obligación conforme al artículo 22 de esta Ley y demás disposiciones reglamentarias aplicables;

II. Desglosar de forma clara, visible y separada la Contribución Especial en el comprobante fiscal digital por Internet (CFDI), factura, recibo de pago o cualquier documento que ampare el servicio de hospedaje prestado, haciendo referencia expresa a esta Ley y a su naturaleza de Contribución Especial. Dicho desglose deberá ser fácilmente identificable por el Sujeto Pasivo y no podrá ser absorbido ni condonado por el Sujeto Obligado;

III. Enterar indefectiblemente a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), a través de sus oficinas recaudadoras o las instituciones bancarias autorizadas por la misma, los montos retenidos y recaudados por concepto de Contribución Especial, mediante las formas, medios y en los plazos perentorios que establezca el Reglamento de esta Ley y las reglas de carácter general que emitan las autoridades fiscales;

IV. Llevar un registro contable o administrativo específico y detallado de las operaciones sujetas a la Contribución Especial, que permita identificar el número de Personas Extranjeras o Visitantes Extranjeros hospedados, el monto de la Contribución recaudada, las noches de hospedaje y la fecha de la transacción. Dichos registros deberán ser digitales, estar actualizados, y ser accesibles y

auditables por la autoridad competente en cualquier momento, en medios que garanticen su autenticidad e inalterabilidad;

V. Presentar las declaraciones, avisos e informes que, en materia de Recaudación y Entero de esta Contribución Especial, establezcan las disposiciones fiscales aplicables y el Reglamento, conservando la documentación soporte correspondiente por un plazo mínimo de cinco años. Para las Plataformas Digitales y otros Intermediarios, las especificaciones de formatos, plazos, medios electrónicos y mecanismos de validación se establecerán en el Reglamento o en reglas de carácter general emitidas por la autoridad fiscal federal, priorizando la facilidad de cumplimiento y la eficiencia administrativa;

VI. Proporcionar a las autoridades fiscales federales la información y documentación que les sea requerida para fines de supervisión, fiscalización y control de la Contribución Especial, en los términos de la presente Ley y demás ordenamientos aplicables, incluyendo aquella generada a través de sistemas automatizados de intercambio de información y colaborando activamente en los procesos de auditoría y verificación;

VII. Cumplir con todas las demás obligaciones y formalidades que esta Ley, su Reglamento y las disposiciones fiscales aplicables señalen para la correcta operación y administración de la Contribución Especial.

Artículo 25. Además de las obligaciones generales establecidas en el artículo anterior:

I. Los Sujetos Obligados a la Recaudación y Entero que operen fuera de plataformas digitales deberán:

a) Registrar ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), dentro de las 72 horas posteriores al check-in, los datos del huésped extranjero (nombre, pasaporte, noches hospedadas y monto pagado), mediante la aplicación móvil o sistema electrónico autorizado;

b) Exhibir en recepción un comprobante digital de registro con folio, que acredite el cumplimiento de esta obligación;

II. Las Plataformas Digitales deberán integrar en sus sistemas de reservación mecanismos de validación automatizada con los registros migratorios, conforme a los lineamientos que emita la SHCP.

El incumplimiento de estos requisitos se sancionará conforme al artículo 95 de esta Ley.

Artículo 26. En el cumplimiento de sus obligaciones y en el ejercicio de las facultades de las autoridades, los Sujetos Obligados a la Recaudación y Entero gozarán de los siguientes derechos:

I. Ser tratados con respeto y consideración por parte de las autoridades fiscales;

II. Recibir información y orientación clara y oportuna por parte de la autoridad fiscal sobre sus obligaciones y derechos establecidos en esta Ley;

III. Solicitar aclaraciones o presentar consultas sobre la aplicación de esta Ley, de conformidad con los procedimientos establecidos en el Código Fiscal de la Federación y la Ley Federal de Procedimiento Administrativo;

IV. Recibir capacitación y actualización sobre la Contribución Especial y sus mecanismos de cumplimiento, en coordinación con la autoridad fiscal federal y, en su caso, la Secretaría de Turismo;

V. Acceder a los estímulos e incentivos previstos en el Título Noveno de esta Ley, en los términos que establezcan las reglas de carácter general;

VI. Contar con un debido proceso en caso de ser objeto de procedimientos de fiscalización o sanción, gozando de su derecho de audiencia y defensa, así como la posibilidad de interponer los medios de impugnación correspondientes;

VII. Los demás derechos que les confieran las leyes aplicables.

TÍTULO TERCERO

DE LA ADMINISTRACIÓN, DESTINO Y EXTINCIÓN DE LOS RECURSOS

Capítulo I

Del Fideicomiso Especial Público

Artículo 27. Los recursos recaudados por concepto de la Contribución Especial a que se refiere esta Ley deberán ser enterados a la Secretaría de Hacienda (SHCP). Una vez ingresados a la hacienda pública federal, serán transferidos en su totalidad y de forma expedita a un Fideicomiso Especial Público, sin fines de lucro, que será constituido ante una Institución de Banca de Desarrollo que designe el Ejecutivo Federal.

El Fideicomiso se denominará "Fideicomiso Especial para el Financiamiento de la Infraestructura y Operación del Sistema de Transporte Público Ferroviario Masivo de Pasajeros de Interés Nacional" (en adelante, "el Fideicomiso").

El Fideicomiso tendrá personalidad jurídica instrumental y su patrimonio estará constituido exclusivamente con recursos públicos federales de destino específico. Dicho patrimonio no será embargable, inalienable ni susceptible de afectación distinta a los fines establecidos en esta Ley y su Reglamento. No formará parte del patrimonio del fiduciario ni de ninguna persona física o moral distinta del propio Fideicomiso.

Artículo 28. El Fideicomiso tendrá por objeto exclusivo recibir, administrar, invertir y aplicar los recursos provenientes de la Contribución Especial, así como en su caso, otros recursos que le sean aportados por cualquier orden de gobierno o particulares, exclusivamente para el mantenimiento, promoción e implementación de:

I. La infraestructura, mantenimiento, capacitación, modernización, expansión y operación de los Sistemas de Transporte Público Ferroviario Masivo de Interés Nacional, que cumplan con los requisitos del artículo 9, fracción XV;

II. Proyectos de eficiencia energética, sustentabilidad ambiental y mitigación de emisiones contaminantes vinculados a los sistemas señalados en la fracción anterior, incluyendo, pero no limitando a:

a) Sistemas de iluminación específicamente con tecnología LED en trenes, estaciones, taquillas, talleres, túneles y áreas de mantenimiento;

b) Electrificación de líneas mediante fuentes renovables de energía;

- c) Implementación de sistemas de recuperación de energía cinética en frenado;
- d) Adquisición o reconversión de material rodante a tecnologías de cero emisiones directas;
- e) Infraestructura verde en estaciones y corredores (techos solares, sistemas de captación pluvial y biofiltros);
- f) Sistemas inteligentes de gestión energética para la operación ferroviaria.

III. Acciones de mitigación y adaptación climática asociada a la infraestructura y operación ferroviaria, con metas medibles de reducción de huella de carbono y resiliencia ambiental.

Artículo 29. Los gastos de operación y administración del Fideicomiso, incluyendo los honorarios fiduciarios y demás costos inherentes a su funcionamiento, no podrán exceder del cinco por ciento (5 %) del monto total de los recursos recaudados anualmente. El Comité Técnico será el órgano facultado para autorizar el ejercicio de este porcentaje, conforme a un presupuesto anual que deberá ser aprobado y publicado.

Los honorarios fiduciarios se entenderán como las comisiones o contraprestaciones que la Institución de Banca de Desarrollo, en su carácter de fiduciaria, cobre por la administración, guarda, inversión y aplicación de los recursos del Fideicomiso, así como por los servicios directamente asociados a la gestión del patrimonio fideicomitado, conforme a las tarifas autorizadas por las autoridades competentes. Los demás costos inherentes a su funcionamiento incluirán, de manera enunciativa más no limitativa, gastos de auditoría externa, consultorías especializadas indispensables para la gestión del Fideicomiso, y los derivados de la operación de

los órganos colegiados del mismo, siempre que sean indispensables para el cumplimiento de su objeto y estén debidamente justificados.

Queda prohibido destinar recursos a:

- a) Infraestructura con servicios de carga;
- b) Equipamiento adaptable para el servicio de carga;
- c) Proyectos que generen ingresos por concepto de carga;
- d) Proyectos señalados en las fracciones II y III cuando estos beneficien directa o indirectamente operaciones de transporte de mercancías.

Artículo 30. El Fideicomiso deberá operar bajo los principios más estrictos de transparencia, eficiencia, rendición de cuentas y legalidad. Para ello, tendrá las siguientes obligaciones:

I. Publicar de manera trimestral en el Diario Oficial de la Federación y en su portal de internet la información detallada sobre los ingresos percibidos por la Contribución Especial, los proyectos financiados, los montos erogados, los avances físicos y financieros de los proyectos, y los resultados de las auditorías realizadas al Fideicomiso;

II. Someterse a la supervisión, control y auditoría de la Secretaría Anticorrupción y Buen Gobierno, a través del Órgano Interno de Control adscrito a la institución fiduciaria o, en su caso, al Órgano Interno de Control de la dependencia coordinadora del sector al que se adscriba administrativamente el Fideicomiso. Asimismo, estará sujeto a la fiscalización externa de la Auditoría Superior de la

Federación, de conformidad con las facultades y atribuciones establecidas en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en la normativa aplicable en materia de responsabilidades administrativas, fiscalización y rendición de cuentas de los recursos públicos federales,

III. Establecer mecanismos que permitan a la ciudadanía y a los usuarios del transporte público dar seguimiento a la aplicación de los recursos y al avance de los proyectos financiados, tales como la implementación de un portal web interactivo de datos abiertos, la realización de audiencias públicas periódicas, la difusión de informes con lenguaje ciudadano, y la habilitación de buzones de sugerencias y denuncias accesibles a través de medios físicos y electrónicos;

IV. Presentar informes anuales de actividades y resultados ante el Congreso de la Unión y el Ejecutivo Federal.

Artículo 31. Los recursos del Fideicomiso serán considerados recursos públicos federales y su ejercicio estará sujeto a las disposiciones de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, la Ley General de Contabilidad Gubernamental y demás normativa aplicable en materia de fiscalización y rendición de cuentas. No podrán ser destinados a fines distintos a los establecidos en esta Ley y en el propio contrato de Fideicomiso.

Los recursos que no hubieran sido ejercidos al cierre de cada ejercicio fiscal por el Fideicomiso, sin menoscabo de su naturaleza finalista, podrán ser reprogramados para ser utilizados en el siguiente ejercicio fiscal, siempre y cuando se justifique la continuidad y pertinencia de los proyectos o programas para los que fueron originalmente destinados.

En caso de que no exista justificación para su reprogramación o que así lo determine las disposiciones presupuestarias aplicables, dichos recursos deberán ser reintegrados a la Tesorería de la Federación.

Capítulo II

Del Padrón de Sistemas de Transporte Público Ferroviario Masivo de Pasajeros Elegibles

Artículo 32. Se crea el Padrón de Sistemas de Transporte Público Ferroviario Masivo de Pasajeros Elegibles, como instrumento público, técnico y de control operativo, cuyo objeto es identificar, registrar y acreditar a los Sistemas que cumplen con los requisitos establecidos en esta Ley para ser beneficiarios del Financiamiento a través del Fideicomiso Especial.

El Padrón es de Carácter nacional, público y permanente, administrado y actualizado por la Secretaría de Infraestructura (SICT), en coordinación con la Secretaría de Hacienda (SHCP), bajo los principios de transparencia, objetividad y publicidad.

Artículo 33. La inscripción en el Padrón será requisito indispensable para que un sistema de Transporte Público Ferroviario Masivo de Pasajeros pueda acceder a los recursos del Fideicomiso Especial, en cualquiera de sus modalidades de financiamiento o inversión.

Artículo 34. Queda prohibida la incorporación de sistemas de transporte que contemplen, permitan o realicen actividades de carga, total o parcialmente.

Artículo 35. La inscripción en el Padrón procederá una vez que el Sistema de Transporte Público Ferroviario Masivo de Pasajeros acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- I. Contar con Declaratoria de Interés Nacional vigente, conforme al procedimiento previsto en el artículo 10 de esta Ley;
- II. Contar con Declaratoria de Zona Urbana Elegible emitida en términos del artículo 7 de esta Ley;
- III. No tener participación privada en la operación directa del sistema ni permitir transporte de carga, bajo ninguna modalidad;
- IV. Cumplir con las disposiciones reglamentarias y los lineamientos técnicos que emita la Secretaría de Infraestructura (SICT) para efectos de este registro.

Artículo 36. El procedimiento administrativo para la inscripción, actualización, suspensión o exclusión del Padrón Nacional de Sistemas de Transporte Público Ferroviario Masivo de Pasajeros Elegibles, así como su operación, publicidad y consulta pública, se sujetará a lo establecido en el Reglamento de esta Ley.

El Reglamento deberá contemplar, al menos, los siguientes aspectos:

- I. El uso obligatorio de plataformas digitales oficiales para la gestión, consulta y actualización del Padrón;
- II. La definición de los requisitos documentales, técnicos y operativos necesarios para acreditar el cumplimiento de las Declaratorias previstas en esta Ley y la inexistencia de transporte de carga;

III. El procedimiento administrativo aplicable para la inscripción, actualización anual, suspensión temporal y baja definitiva, incluyendo etapas, plazos máximos, órganos responsables y mecanismos de resolución;

IV. Los mecanismos para garantizar la publicidad permanente, gratuita y de libre consulta al Padrón;

V. Las reglas sobre la certificación, efectos jurídicos y fuerza vinculante de la inscripción en el Padrón, como condición necesaria para el acceso a los recursos del Fideicomiso.

El Reglamento deberá asegurar la máxima transparencia, la disponibilidad pública permanente del Padrón y la certeza jurídica para los sistemas inscritos.

Capítulo III

Del Comité Técnico Del Fideicomiso

Artículo 37. Se crea un Comité Técnico, como órgano colegiado responsable de la administración, vigilancia y seguimiento del Fideicomiso Especial, que tendrá las siguientes funciones:

I. Aprobar el programa anual de trabajo del Fideicomiso Especial, así como sus modificaciones;

II. Evaluar y dar seguimiento periódico al cumplimiento de los objetivos del Fideicomiso Especial, presentando informes trimestrales al Comité de Coordinación Intergubernamental;

III. Autorizar las erogaciones con cargo al patrimonio del Fideicomiso Especial, asegurando que cada gasto esté debidamente justificado, alineado con el programa anual de trabajo aprobado y contribuya directamente al cumplimiento de los objetivos y metas de esta Ley y del contrato de Fideicomiso. Dichas autorizaciones, junto con su justificación, deberán ser de acceso público conforme a lo establecido en el artículo 30 de esta Ley;

IV. Proponer modificaciones al Reglamento del Fideicomiso Especial, así como al contrato de Fideicomiso, para su aprobación por las autoridades competentes;

V. Establecer los mecanismos de transparencia y rendición de cuentas del Fideicomiso Especial, incluyendo la publicación periódica de información detallada sobre la recaudación, administración y destino de los recursos;

VI. Supervisar el cumplimiento de las obligaciones de los Sujetos Obligados a la Recaudación y Entero, y proponer medidas para fortalecer la fiscalización y el cumplimiento de esta Ley;

VII. Establecer medidas para prevenir conflictos de interés, corrupción o uso indebido de información privilegiada en la sección de proyecto;

VIII. Las demás que le confieran esta Ley, su Reglamento y el contrato de Fideicomiso.

Artículo 38. La asignación de recursos provenientes del Fideicomiso Especial para el Financiamiento de la Infraestructura y Operación de Sistemas de Servicios de Transporte Ferroviario Masivo de Pasajeros de Interés Nacional se realizará conforme a criterios técnicos de priorización, que aseguren el mayor impacto en la movilidad, la sostenibilidad y el bienestar social.

El Comité Técnico deberá considerar, al menos, los siguientes criterios:

- I. El volumen de usuarios diarios y el nivel de ocupación del sistema ferroviario;
- II. El estado físico y estructural del sistema y su nivel de obsolescencia tecnológica;
- III. La cobertura territorial y la conectividad con zonas metropolitanas densamente pobladas;
- IV. El impacto ambiental esperado de los proyectos propuestos, en términos de reducción de emisiones, eficiencia energética y resiliencia climática;
- V. La existencia de esquemas de participación ciudadana y contraloría social en los proyectos financiados;
- VI. La aportación concurrente de recursos por parte de gobiernos locales u otros mecanismos de coinversión pública o privada;
- VII. La viabilidad técnica, jurídica y financiera del proyecto de inversión propuesto;
- VIII. El cumplimiento documentado con los principios establecidos en esta Ley, particularmente los de sostenibilidad, equidad, transparencia y rendición de cuentas.

En casos excepcionales debidamente justificados, el Comité Técnico podrá ponderar o priorizar de manera diferenciada los criterios establecidos en el presente artículo, cuando existan razones fundadas de Interés Nacional que hayan sido previamente acreditadas y publicadas en los términos del Reglamento de esta Ley.

Artículo 39. De la Integración del Comité Técnico. El Comité Técnico estará compuesto por los siguientes miembros:

I. Un representante titular y su suplente de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, quien ocupará el cargo de presidente;

II. Un representante titular y su suplente de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;

III. Un representante titular y su suplente del Gobierno de la Ciudad de México, designado por el jefe de Gobierno;

IV. Un representante titular y su suplente de la Secretaría de Turismo;

V. Un representante titular y su suplente del Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México;

VI. Un representante titular y su suplente designados conjuntamente por la Confederación de Cámaras Nacionales de Comercio, Servicios y Turismo (CONCANACO SERVYTUR) y la Asociación Mexicana de Hoteles y Moteles (AMHM), mediante procedimiento público de elección interna validado por la Secretaría de Turismo. En caso de desacuerdo, la (SECTUR) emitirá convocatoria pública a las cámaras o asociaciones nacionales del sector turístico debidamente registradas, para la designación por mayoría simple de los miembros participantes;

VII. Un representante titular y su suplente del Sindicato de Trabajadores del Sistema de Transporte Colectivo Metro que acredite tener la mayor representación en el STC.

Artículo 40. Las decisiones del Comité Técnico se tomarán por mayoría de votos de sus miembros presentes, teniendo el representante de la Secretaría de Hacienda (SHCP) voto de calidad en caso de empate.

El Reglamento de esta Ley establecerá las reglas de organización y funcionamiento del Comité Técnico. El Comité Técnico contará con un secretario técnico, quien será designado en el contrato de Fideicomiso y cuyas funciones y atribuciones detalladas se establecerán en el Reglamento de esta Ley.

Los integrantes del Comité Técnico deberán presentar y actualizar anualmente una declaración de intereses conforme a la Ley General de Responsabilidades Administrativas. No podrán participar en deliberaciones o decisiones en las que tengan conflicto de interés, el cual deberá declararse de forma previa conforme a los procedimientos que establezca el Reglamento de esta Ley.

Capítulo IV

De la Suspensión Parcial o Temporal del Fideicomiso

Artículo 41. El Comité Técnico del Fideicomiso podrá determinar la suspensión parcial o temporal de las operaciones del Fideicomiso Especial Público, cuando medien causas graves, de fuerza mayor o razones de interés público que imposibiliten su operación ordinaria, previo acuerdo fundado y motivado aprobado por mayoría calificada de sus integrantes.

I. La suspensión no implicará la extinción del Fideicomiso ni la disolución del patrimonio fideicomitido;

II. La resolución que la autorice deberá establecer un plazo máximo, mecanismos de revisión periódica y condiciones para su reactivación;

III. Solo podrá afectar el ejercicio de recursos, la suscripción de nuevos compromisos o ejecución de proyectos, sin menoscabar derechos previamente adquiridos;

IV. El acuerdo de suspensión deberá notificarse a la Secretaría de Hacienda (SHCP), a la Auditoría Superior de la Federación y al Congreso de la Unión dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a su aprobación.

Artículo 42. Durante el periodo de suspensión:

I. El Comité Técnico continuará sesionando y deberá emitir un informe mensual de seguimiento;

II. Dicho informe deberá publicarse en el portal institucional del Fideicomiso, garantizando el acceso público y la transparencia;

III. Los informes deberán contener el estado del patrimonio fideicometido, los compromisos previos no afectados por la suspensión y un diagnóstico actualizado que justifique la continuidad o conclusión de la medida; que será publicado en el portal del Fideicomiso;

IV. La Secretaría Técnica asistirá en la elaboración, validación de dichos informes.

Capítulo V

De la extinción del Fideicomiso

Artículo 43. El Fideicomiso Especial para el Financiamiento de la Infraestructura y Operación de Servicios de Sistemas de Transporte Público Ferroviario Masivo de Pasajeros de Interés Nacional podrá extinguirse por cualquiera de las siguientes causas:

I. **Por incumplimiento de su objeto:** Cuando se haya alcanzado la totalidad de los fines y objetivos para los cuales fue constituido, lo cual será declarado por el Comité Técnico, previa verificación del cumplimiento y aval de la Secretaría de Hacienda (SHCP);

II. **Por imposibilidad de cumplimiento:** Cuando se determine, de manera técnica y financiera fehaciente, que es imposible cumplir con el objeto del Fideicomiso. Esta determinación deberá ser propuesta por el Comité Técnico y aprobada por la Secretaría de Hacienda (SHCP);

III. **Por disposición de Ley posterior:** Mediante una Ley federal que así lo determine expresamente, la cual establecerá los términos, plazos y el destino de los recursos remanentes, así como las responsabilidades derivadas de su liquidación;

IV. **Por insuficiencia de recursos:** Si los ingresos provenientes de la Contribución Especial resultan insuficientes de forma sostenida para cubrir los gastos de operación del Fideicomiso o para el cumplimiento efectivo de sus objetos sustantivos. En este caso, el Comité Técnico podrá proponer su extinción, previa justificación técnica y financiera y con la aprobación de la Secretaría de Hacienda (SHCP).

Artículo 44. En caso de extinción del Fideicomiso, los recursos remanentes en su patrimonio, una vez cubiertas todas sus obligaciones, pasivos y gastos de

liquidación, serán reintegrados a la Tesorería de la Federación. Estos recursos se destinarán prioritariamente a programas o proyectos de infraestructura de transporte público federal, o al fin de interés público que la ley de extinción determine.

La liquidación del Fideicomiso será llevada a cabo por la institución fiduciaria, bajo la estricta supervisión del Comité Técnico y de la Secretaría de Hacienda (SHCP), conforme a las disposiciones del contrato de Fideicomiso y la legislación aplicable en materia de fiscalización y rendición de cuentas. Las obras de infraestructura y sistemas operativos financiados por el Fideicomiso serán transferidos a la Secretaría de Infraestructura (SICT) o a la entidad pública competente que esta designe para asegurar su continuidad operativa y mantenimiento.

Durante el proceso de Liquidación, la continuidad operativa de los Sistemas de Transporte Público beneficiados del Fideicomiso deberá estar garantizada mediante convenio de transferencia, acuerdos administrativos u otras medidas que aseguren su funcionamiento sin interrupciones, hasta que se formalice su traspaso definitivo a las entidades receptoras competentes.

TÍTULO CUARTO

DE LA COORDINACIÓN INTERGUBERNAMENTAL Y EL RÉGIMEN DE TRANSFERENCIAS A LAS ENTIDADES FEDERATIVAS

Capítulo I

Del Comité de Coordinación Intergubernamental

Artículo 45. La aplicación de la presente Ley, así como la gestión y administración de los recursos del Fideicomiso Especial, y el desarrollo y ejecución de los proyectos de infraestructura y operación de los Sistemas de Transporte Público Ferroviario Masivo de Pasajeros de Interés Nacional, se regirán por un marco de Coordinación Intergubernamental efectivo. Para ello, las autoridades federales, estatales y municipales colaborarán y se auxiliarán de manera mutua, respetando en todo momento el ámbito competencial de cada orden de gobierno y los principios establecidos en esta Ley.

Artículo 46. Para que las entidades federativas y los municipios puedan acceder a los recursos provenientes de la Contribución Especial para el financiamiento de proyectos en sus respectivas jurisdicciones, será requisito indispensable que hayan suscrito los convenios de coordinación y colaboración con la Federación que resulten necesarios y que demuestren el cumplimiento de los principios de transparencia y rendición de cuentas en la administración y aplicación de los recursos públicos, de conformidad con lo que establezcan las leyes aplicables y el Reglamento de esta Ley.

Artículo 47. Las entidades federativas que tengan Declaratoria de Zona Urbana Elegible y Declaratoria de Sistema de Transporte Público Ferroviario Masivo de Pasajeros Interés Nacional vigentes, tendrán derecho a recibir anualmente hasta el 5 % de los recursos recaudados por la Contribución Especial dentro de su territorio.

Capítulo II

De Régimen de Transferencias, Obligaciones y Sanciones Aplicables a las Entidades Federativas

Artículo 48. Los recursos a los que se refiere el artículo anterior deberán destinarse exclusivamente a:

I. El fortalecimiento de capacidades recaudatorias, mediante:

a) Implementación de sistemas tecnológicos para identificación de huéspedes extranjeros;

b) Capacitación a Establecimientos de Hospedaje en el cumplimiento de esta Ley;

II. Promoción turística integrada al Sistema Ferroviario beneficiado, mediante:

a) Campañas publicitarias que vinculen expresamente la infraestructura financiada;

b) Señalización turística en estaciones y corredores conexos.

Artículo 49. Para acceder a estos recursos, las entidades federativas deberán:

I. Presentar programa anual ante el Comité Técnico del Fideicomiso;

II. Comprobar el ejercicio de los recursos trimestralmente;

III. Publicar informes de avance en su portal de transparencia.

Artículo 50. El incumplimiento de estas disposiciones dará lugar a:

I. Suspensión de transferencias futuras, previa resolución fundada y motivada del Comité Técnico del Fideicomiso, garantizando el derecho de audiencia a la entidad federativa afectada;

II. Reintegro de los recursos no ejercidos o indebidamente aplicados, conforme a los plazos y procedimientos que establezca el Reglamento de esta Ley;

III. Exclusión temporal del beneficio, por un periodo de hasta doce (12) meses, la cual deberá ser acordada por mayoría calificada del Comité Técnico, previa evaluación del caso.

Artículo 51. La Secretaría de Hacienda (SHCP) publicará trimestralmente:

I. El monto asignado a cada entidad federativa;

II. Los resultados de las auditorías realizadas;

III. Las sanciones aplicadas en su caso.

Capítulo III

Del Funcionamiento del Comité y su Secretaría Técnica

Artículo 52. El marco de coordinación se concretará mediante la creación de un Comité de Coordinación Intergubernamental para la Inversión en Sistemas de Servicios de Transporte Ferroviario de Pasajeros. Dicho Comité tendrá como finalidad principal fungir como instancia técnica de evaluación, consulta y articulación entre los distintos órdenes de gobierno, sin perjuicio de las atribuciones del Comité Técnico del Fideicomiso.

El Comité de Coordinación Intergubernamental tendrá las siguientes funciones:

I. Analizar y formular dictámenes técnicos sobre las propuestas de proyectos de inversión, mantenimiento, capacitación, rehabilitación, modernización y mejora que

presenten las entidades federativas y sus operadores de Sistemas de Transporte Público Ferroviario Masivo de pasajeros;

II. Establecer y operar un sistema de evaluación técnica, económica, territorial, social y ambiental de los proyectos propuestos, con base en este sistema, el Comité emitirá dictámenes y recomendaciones técnicas fundadas, que deberán ser consideradas prioritariamente por el Comité Técnico del Fideicomiso para la selección, y priorización de los proyectos a financiar, garantizando que estos cumplan con los objetivos de esta Ley y maximicen el impacto en la movilidad y desarrollo regional;

III. Facilitar el intercambio de información y buenas prácticas entre los distintos órdenes de gobierno involucrados en la planificación, construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria;

IV. Supervisar, en coordinación con las autoridades locales y federales competentes, el avance y la correcta ejecución de los proyectos financiados;

V. Proponer estrategias para optimizar el uso de los recursos de la Contribución Especial y maximizar su impacto en la mejora del transporte público;

Artículo 53. El Comité de Coordinación Intergubernamental estará conformado por:

I. Un representante de la Secretaría de Hacienda (SHCP) del Gobierno Federal;

II. Un representante de la Secretaría de Infraestructura, (SICT) del Gobierno Federal;

III. Un representante de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) del Gobierno Federal;

IV. Un número determinado de representantes de las entidades federativas en las que se aplique la Contribución Especial o se implementen proyectos ferroviarios de Interés Nacional, designados de acuerdo con un mecanismo que asegure la alternancia y rotación entre las entidades federativas involucradas, con el propósito de promover una participación equitativa en todas las entidades involucradas;

V. Un número determinado de representantes de los municipios localizados dentro de la Zona Urbana Elegibles o beneficiarios de proyectos ferroviarios de Interés Nacional, seleccionados a través de un mecanismo de rotación y alternancia territorial que asegure su participación plural, representativa y equitativa, conforme a lo establecido en el Reglamento de esta Ley;

VI. Invitados permanentes con voz, pero sin voto:

a) Un representante de las organizaciones de los usuarios de transporte ferroviario de interés nacional, con amplia experiencia en la materia, designado por sus respectivas organizaciones;

b) Un experto técnico en infraestructura ferroviaria, movilidad urbana o finanzas públicas, propuesto por instituciones académicas o de investigación de reconocido prestigio, o por colegios profesionales afines al sector;

c) Un representante de las organizaciones sindicales de trabajadores ferroviarios;

d) Un representante del Sistema de Transporte Colectivo (Metro) de la Ciudad de México o, en su caso, de otro organismo operador relevante de Sistemas de Transporte Ferroviario Masivo de Pasajeros de Interés Nacional.

Las reglas de integración y funcionamiento detallado del Comité de Coordinación Intergubernamental se establecerán en el Reglamento de esta Ley.

Artículo 54. El Comité Técnico del Fideicomiso y el Comité de Coordinación Intergubernamental deberán establecer mecanismos permanentes de intercambio de información, evaluación conjunta y seguimiento de proyectos, en los términos que establezca el Reglamento de esta Ley.

Las recomendaciones, dictámenes y opiniones técnicas emitidas por el Comité de Coordinación Intergubernamental deberán ser consideradas por el Comité Técnico en el proceso de evaluación, aprobación y programación de los recursos del Fideicomiso, sin que ello implique subordinación jerárquica entre ambos órganos.

Ambos Comités actuarán en un marco de cooperación institucional, con respeto a sus atribuciones específicas, y orientados al cumplimiento de los fines y principios establecidos en esta Ley.

Artículo 55. Para garantizar el adecuado funcionamiento del Comité de Coordinación Intergubernamental, se establecerá una Secretaría Técnica con funciones permanentes de carácter operativo, técnico y administrativo, que fungirá como órgano de apoyo, ejecución y seguimiento de los acuerdos adoptados por dicho Comité.

La Secretaría Técnica estará integrada por representantes designados por la Secretaría de Hacienda (SHCP) y la Secretaría de Turismo (SECTUR), a través de

unidades administrativas competentes, y actuará conforme a los principios de legalidad, profesionalismo, objetividad, imparcialidad, eficiencia y coordinación federal.

La Secretaría Técnica tendrá, entre otras, las siguientes atribuciones:

- I. Convocar, organizar y documentar las sesiones ordinarias y extraordinarias del Comité;
- II. Elaborar las minutas y actas correspondientes, así como dar seguimiento al cumplimiento de los acuerdos adoptados por el Comité;
- III. Sistematizar y canalizar las propuestas presentadas por las entidades federativas, municipios y otros actores participantes;
- IV. Coordinar el intercambio de información entre las entidades federativas, el Comité Técnico del Fideicomiso y las dependencias federales competentes;
- V. Formular y proponer al Comité los indicadores de desempeño en materia de coordinación intergubernamental;
- VI. Elaborar y publicar informes anuales sobre los resultados, retos y avances del Comité;
- VII. Proponer, en su caso, modificaciones al Reglamento interno del Comité o a sus procedimientos operativos.

El Comité de Coordinación Intergubernamental aprobará un Reglamento interno que establecerá la estructura, funciones detalladas, mecanismos de actuación y

criterios de evaluación de la Secretaría Técnica. Su funcionamiento deberá garantizar neutralidad institucional, transparencia, rendición de cuentas y continuidad administrativa.

TÍTULO QUINTO

DEL CONSEJO CONSULTIVO CIUDADANO

Capítulo I

De la Creación, Naturaleza, Integración y Organización del Consejo Consultivo Ciudadano y los Consejos Consultivos Locales

Artículo 56. Se constituye el Consejo Consultivo Ciudadano de la Contribución Especial para el Sistema de Transporte Público Ferroviario Masivo de Pasajeros (en adelante, el Consejo Consultivo), como un órgano honorario, consultivo, evaluador y de participación social, con autonomía técnica y funcional, encargado de acompañar el ejercicio democrático, transparente y eficiente de los recursos públicos derivados de la Contribución Especial.

El Consejo Consultivo tendrá capacidad de autoorganización para establecer sus reglas internas de funcionamiento y criterios de actuación, sin subordinación jerárquica a ninguna dependencia administrativa o entidad del Ejecutivo Federal.

Artículo 57. La finalidad esencial del Consejo Consultivo será coadyuvar en la transparencia, eficiencia, rendición de cuentas, sostenibilidad y control social de los recursos derivados de la Contribución Especial, asegurando su alineación con los principios de justicia territorial, equidad intermodal, participación ciudadana y sostenibilidad urbana.

Su actuación se regirá por los principios de autonomía técnica, independencia institucional, objetividad, pluralismo, representatividad enfoque territorial, perspectiva de derechos y máxima publicidad.

Artículo 58. El Consejo Consultivo estará compuesto por un número impar de miembros, no menor a tres (3) ni mayor a siete (7), seleccionados por su reconocida trayectoria, experiencia, conocimientos técnicos y compromiso social en las siguientes áreas. En su integración se asegurará la paridad de género.

I. **Movilidad urbana, transporte público y logística:** Un representante de organizaciones de la sociedad civil o la academia especializadas en estos campos;

II. **Turismo y desarrollo económico:** Un representante de cámaras empresariales o asociaciones del sector turístico nacional, o de la academia con especialidad en el impacto económico del turismo;

III. **Finanzas públicas, auditoría y rendición de cuentas:** Un especialista independiente en fiscalización, transparencia o contabilidad gubernamental, proveniente de la academia o de organizaciones no gubernamentales;

IV. **Medio ambiente y desarrollo sostenible:** Un experto en políticas públicas o proyectos de infraestructura con enfoque en sostenibilidad y resiliencia urbana;

V. **Derechos de los usuarios y participación ciudadana:** Un representante de asociaciones de usuarios del transporte público o de organizaciones dedicadas a la defensa de derechos ciudadanos;

VI. **Ingeniería civil o infraestructura ferroviaria:** Un profesional con experiencia técnica relevante en proyectos de infraestructura de transporte;

VII. Innovación tecnológica y digitalización: Un experto en el desarrollo e implementación de soluciones tecnológicas aplicadas a la movilidad o la gestión pública.

Los miembros del Consejo Consultivo serán designados mediante una convocatoria pública nacional, con base en una evaluación de méritos y trayectoria. Dicho proceso estará a cargo de un Comité de Evaluación independiente, conformado por instituciones académicas y sociales de reconocido prestigio, y coordinado en sus aspectos administrativos por la Secretaría de Hacienda (SHCP) y la Secretaría de Turismo (SECTUR), en los términos que establezca el Reglamento.

A dicha convocatoria podrán postularse o ser postulados por universidades públicas, centros de investigación, asociaciones civiles registradas o colegios profesionales, entre otros.

Artículo 59. La participación de los miembros del Consejo Consultivo tendrá carácter honorario, no generará relación laboral alguna con las entidades públicas involucradas, ni dará derecho a remuneración, emolumento, compensación o dieta. Durarán en su encargo tres años, pudiendo ser reelegidos por un período adicional consecutivo. Las reglas de operación, el proceso de convocatoria y selección, la periodicidad de sus sesiones y las causales de remoción se establecerán detalladamente en el Reglamento de esta Ley.

Artículo 60. Los Consejos Consultivos Locales serán órganos autónomos, honoríficos y de participación ciudadana, constituidos en cada entidad federativa o Zona Urbana donde opere un Sistema de Transporte Público Ferroviario Masivo de Pasajeros de Interés Nacional beneficiario del Fideicomiso Especial.

Dichos Consejos tendrán por objeto el seguimiento, evaluación y asesoría respecto a la operación y mejora del Sistema Ferroviario en su respectivo ámbito territorial, así como la vigencia del destino y aplicación de los recursos asignados.

En el caso de la Ciudad de México, se establecerá desde el inicio el Consejo Consultivo Local del Sistema de Transporte Colectivo Metro, como órgano especializado en el ámbito territorial de dicha entidad.

Cada Consejo Consultivo Local funcionará de manera independiente respecto del Consejo Consultivo Ciudadano Nacional, sin subordinación jerárquica entre ambos.

El Reglamento de esta Ley establecerá:

- I. Las atribuciones específicas de los Consejos Consultivos Locales;
- II. Su integración plural y representativa garantizando la participación territorial y social;
- III. Los procedimientos de designación, renovación y remoción de sus miembros;
- IV. Los mecanismos de coordinación con el Consejo Consultivo Ciudadano Nacional y con el Comité Técnico del Fideicomiso;
- V. Su régimen interno de funcionamiento, elaboración de informes y emisión de recomendaciones.

Cada Consejo Consultivo Local elaborará informes periódicos y recomendaciones relativas a la operación del sistema ferroviario local y al uso de los recursos públicos aplicados, los cuales serán remitidos tanto al Consejo Consultivo Ciudadano

Nacional como al Comité Técnico del Fideicomiso, para su consideración y seguimiento

Capítulo II

De las Atribuciones Sustantivas, Funciones Evaluativas y Participación Ciudadana a través del Consejo Consultivo

Artículo 61. El Consejo Consultivo tendrá las siguientes atribuciones:

- I. Emitir opiniones y recomendaciones no vinculantes sobre la planeación estratégica, priorización, programación, ejecución, seguimiento y evaluación de los proyectos e inversiones financiados con recursos de la Contribución Especial;
- II. Analizar, emitir y difundir informes de seguimiento sobre el desempeño físico, financiero, social, ambiental y territorial de los proyectos ferroviarios y sus metas asociadas;
- III. Proponer estrategias y medidas para fortalecer la transparencia, eficiencia, eficacia y rendición de cuentas en la gestión de los recursos, así como para mejorar su impacto social y ambiental;
- IV. Actuar como canal institucional de interlocución con las organizaciones de la sociedad civil, asociaciones de usuarios del transporte público, centros de investigación y ciudadanía en general, promoviendo la participación informada, crítica y propositiva;

V. Promover la accesibilidad, actualización y divulgación de información pública relevante y de interés general sobre la Contribución Especial, sus resultados y los beneficios que genera para la movilidad urbana y el desarrollo sostenible;

VI. Emitir metodologías de evaluación participativa, indicadores de desempeño social, encuestas de satisfacción de usuarios y criterios técnicos para la evaluación de impacto territorial, social, ambiental y de equidad intermodal.

Artículo 62. El Consejo Consultivo podrá generar alertas tempranas ante la detección de riesgos de opacidad, subejercicio, desvío de recursos, sobre costos, discrecionalidad, captura institucional, conflictos de interés, falta de incumplimiento normativo o desviaciones en el cumplimiento de objetivos, metas o criterios de sostenibilidad.

Artículo 63. El Consejo Consultivo participará activamente en los procesos de evaluación participativa de los proyectos financiados con recursos de esta Ley, mediante la emisión de metodologías, criterios, herramientas, guías técnicas e indicadores que integren la perspectiva ciudadana, territorial y social.

Los resultados de dichas evaluaciones deberán incorporarse en el Informe Integral Anual del Comité Técnico del Fideicomiso, y utilizarse como insumo para la mejora continua, la retroalimentación estratégica y la toma de decisiones institucionales.

Artículo 64. El Consejo Consultivo podrá convocar, por sí o a solicitud fundada de cualquier autoridad competente, audiencias públicas, foros ciudadanos, paneles técnicos o consultas especializadas sobre temas prioritarios en materia de evaluación, seguimiento o mejora regulatoria.

Las conclusiones de dichos espacios deberán ser sistematizadas, documentadas y puestas a disposición del Comité Técnico del Fideicomiso, del Comité de Coordinación Intergubernamental y de las comisiones legislativas competentes, debiendo ser consideradas como insumos sustantivos para la deliberación pública y la toma de decisiones.

Artículo 65. El Comité Técnico del Fideicomiso deberá:

- I. Incorporar de forma expresa los resultados, recomendaciones y metodologías del Consejo Consultivo en los instrumentos de planeación, seguimiento y evaluación;
- II. Incluir en el Informe Integral Anual un apartado específico sobre los aportes del Consejo Consultivo, señalando su grado de adopción y justificación fundada de cualquier desacuerdo;
- III. Publicar en el portal oficial del Fideicomiso todas las opiniones, metodologías, recomendaciones y resultados de evaluación generados por el Consejo, así como sus propias respuestas institucionales.

TÍTULO SEXTO

DE LA EVALUACIÓN Y RENDICIÓN DE CUENTAS

Capítulo I

La Evaluación de la Aplicación y Resultados De la Ley

Artículo 66. Con el apoyo técnico de la Secretaría de Hacienda (SHCP) y otras dependencias competentes, realizará una evaluación integral de la aplicación y los

resultados de esta Ley dentro de un plazo no mayor a tres (3) años a partir de su entrada en vigor, y posteriormente cada cinco (5) años.

Sin perjuicio de lo anterior, podrá llevarse a cabo una evaluación intermedia extraordinaria, a solicitud fundada de la Comisión de Hacienda o la Comisión de Turismo del Congreso de la Unión, cuando existan elementos que lo justifiquen.

Artículo 67. La evaluación legislativa tendrá como finalidad:

I. Determinar el grado de cumplimiento de los objetivos establecidos en el artículo 1 de esta Ley;

II. Medir la eficacia de los mecanismos de Recaudación, Entero, control y destino de la Contribución Especial;

III. Evaluar el impacto económico, turístico, ambiental y social derivado de su aplicación;

IV. Analizar la eficiencia y transparencia en la administración del Fideicomiso Especial;

V. Detectar la necesidad de realizar modificaciones legales, presupuestarias o reglamentarias para mejorar la operación del instrumento;

VI. Aplicar consecuencias jurídicas o presupuestarias:

a) Revisión de la tarifa aplicable de la Contribución Especial;

b) Modificación de criterios de elegibilidad y destino de los recursos;

- c) Redireccionamiento conforme a principios de eficiencia, impacto y equidad;
- d) Presentación de propuestas legislativas o administrativas ante las instancias correspondientes.

Capítulo II

Del Seguimiento Operativo, Información Pública y Rendición de Cuentas

Artículo 68. La Secretaría de Hacienda (SHCP) y la Secretaría de Turismo (SECTUR), en coordinación con otras autoridades competentes, establecerán y operarán mecanismos permanentes de seguimiento operativo, control de desempeño y rendición de cuentas, con base en principios de transparencia proactiva, interoperabilidad digital, participación ciudadana y datos abiertos.

Artículo 69. El seguimiento operativo incluirá, entre otros, los siguientes aspectos:

- I. Evaluación periódica de los sistemas de recaudación, entero y fiscalización de la Contribución Especial;
- II. Revisión del ejercicio y ejecución de los recursos del Fideicomiso;
- III. Análisis del impacto directo e indirecto de los proyectos financiados;
- IV. Verificación del cumplimiento de los principios de transparencia, sostenibilidad, equidad e inclusión;
- V. Medición del aporte real de esta Ley a la movilidad, el desarrollo urbano y el turismo sustentable.

Artículo 70. Las secretarías deberán elaborar anualmente un Informe Integral de evaluación y rendición de cuentas, que deberá contener, al menos:

- I. Resultados del seguimiento operativo descrito en el artículo anterior;
- II. Información detallada sobre montos recaudados, enterados, fiscalizados y ejecutados;
- III. Estado financiero del Fideicomiso y balance entre ingresos y egresos;
- IV. Indicadores de desempeño, impacto, eficiencia y resultados de largo plazo;
- V. Las recomendaciones emitidas por el Consejo Consultivo y las acciones derivadas de las mismas;
- VI. Acciones implementadas para corregir incumplimientos y prevenir la evasión.

Este informe deberá publicarse en formato de datos abiertos y ser presentado anualmente ante la Comisión de Hacienda y la Comisión de Turismo del Congreso de la Unión. Su publicación tardía o incompleta será considerada como incumplimiento administrativo sujeto a sanción.

Capítulo III

De las Auditorías y Supervisión Especializada

Artículo 71. La Auditoría Superior de la Federación, los órganos internos de control, la Secretaría de Hacienda (SHCP) y otras autoridades fiscales competentes, ejercerán las facultades de auditoría, fiscalización y control que les confiere la Ley. Incluyendo el funcionamiento del Fideicomiso Especial.

Dichas facultades comprenderán tanto auditorías especializadas de desempeño como actos ordinarios de supervisión fiscal y administrativa, y podrán incluir, entre otros aspectos:

- I. Verificación del cumplimiento fiscal y administrativo de los Sujetos Obligados y Pasivos conforme a esta Ley;
- II. Auditorías de desempeño, gestión financiera, eficiencia operativa y cumplimiento de metas por parte del Fideicomiso;
- III. Fiscalización del uso y destino de los recursos, así como el impacto de los proyectos financiados con cargo a la Contribución Especial;
- IV. La revisión de la documentación, registros contables y operaciones realizadas por los Establecimientos de Hospedaje, Plataformas Digitales y cualquier entidad involucrada en la recaudación o gestión de la información;
- V. Evaluación del cumplimiento de los principios de legalidad, transparencia, eficacia, sostenibilidad, equidad y rendición de cuentas;
- VI. El acceso a información relevante en posesión de otras autoridades en el marco de los mecanismos de coordinación interinstitucional establecidos en esta Ley.

Artículo 72. Las auditorías deberán concluir con observaciones preliminares en un plazo máximo de cuarenta y cinco (45) días hábiles posteriores al cierre del ejercicio fiscal correspondiente. Los sujetos auditados dispondrán de treinta (30) días hábiles para formular aclaraciones, solventaciones o adoptar medidas correctivas, conforme al procedimiento aplicable.

Capítulo IV

De la Fiscalización Digital, Cumplimiento Voluntario y Cooperación Internacional

Artículo 73. La Secretaría de Hacienda (SHCP) y la Secretaría de Infraestructura (SICT), en coordinación con otras instancias, implementarán mecanismos digitales de prevención, fiscalización y control de la Contribución Especial, incluyendo:

- I. Sistemas automatizados de cruce de datos con autoridades migratorias, turísticas, financieras y Plataformas Digitales;
- II. Modelos de riesgo fiscal para identificar operaciones atípicas o evasoras;
- III. Mecanismos de análisis predictivo y minería de datos para la prevención temprana de incumplimientos;
- IV. Adopción de estándares internacionales de transparencia fiscal y cooperación digital.

Artículo 74. Las autoridades promoverán el cumplimiento voluntario mediante:

- I. Publicación de guías, manuales y capacitaciones accesibles y actualizadas;
- II. Canales expeditos de consulta y orientación fiscal para Sujetos Obligados y Pasivos;
- III. Programas de autorregulación y cumplimiento cooperativo para corrección espontánea de errores;

IV. Uso de medios alternativos de solución de controversias fiscales;

V. Campañas educativas de cultura fiscal dirigidas a prestadores de servicios; turistas y ciudadanía.

Artículo 75. La Secretaría de Hacienda (SHCP) podrá celebrar acuerdos, convenios o memorandos de entendimiento con autoridades fiscales extranjeras, organismos internacionales y Plataformas Digitales para facilitar el intercambio de información, el combate a la evasión fiscal transfronteriza y la fiscalización colaborativa en el contexto de la economía digital.

Artículo 76. Las observaciones no solventadas deberán:

I. Incorporarse en el Informe Integral de Evaluación y Rendición de Cuentas;

II. Ser objeto de seguimiento específico por parte de la instancia auditora;

III. Derivar, en su caso, en sanciones, reintegros o exclusiones del financiamiento;

IV. Ser notificadas a las instancias de control competentes para efectos de responsabilidad administrativa, civil o penal.

Capítulo V

Clausula Integradora del Sistema de Evaluación y Mejora Continua

Artículo 77. Los resultados derivados de las evaluaciones legislativas, ciudadanas, técnicas digitales y de auditoría previstas en este Título deberán integrarse como insumos sustantivos en los procesos de mejora continua, programación estratégica, diseño normativo y rendición de cuentas de la Contribución Especial.

El Comité Técnico del Fideicomiso y las autoridades responsables deberán justificar documentadamente la adopción, rechazo o modificación de las recomendaciones y observaciones derivadas de dichos ejercicios, y remitir dicha justificación a las instancias legislativas, de control y evaluación correspondientes.

TÍTULO SÉPTIMO

DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

Capítulo I

Disposiciones Generales

Artículo 78. La aplicación de las infracciones y sanciones previstas en esta Ley se realizará conforme a los principios de legalidad, tipicidad, proporcionalidad, certeza jurídica y debido proceso. Las disposiciones de este Título son de observancia obligatoria para todos los Sujetos Obligados a la Recaudación y Entero de la Contribución Especial, así como para cualquier otra persona física o moral que, por acción u omisión, infrinja lo establecido en esta Ley.

Artículo 79. Las infracciones a las disposiciones de esta Ley solo podrán ser sancionadas cuando las mismas se encuentren expresamente previstas en ella o en las disposiciones reglamentarias que de ella emanen. No podrá imponerse sanción alguna que no esté previamente establecida en la Ley y que no sea acorde con la conducta infractora.

Artículo 80. La imposición de sanciones por infracciones a esta Ley no afectará las responsabilidades civiles, penales, administrativas o de cualquier otra índole en que pudieran incurrir los infractores, de conformidad con la legislación aplicable.

Artículo 81. Para la imposición de las sanciones, las autoridades competentes deberán considerar:

I. La gravedad de la infracción cometida y el perjuicio causado al fisco federal o a la finalidad de la Contribución Especial;

II. La reincidencia del infractor, entendida como la comisión de una misma infracción dentro de un plazo de cinco (5) años, contados a partir de la fecha en que la sanción anterior haya quedado firme;

III. La capacidad económica del infractor, en su caso, y la cuantía de la operación o del monto de la contribución involucrada;

IV. Las circunstancias concurrentes en la comisión de la infracción, que podrán ser:

a) **Atenuantes:** La colaboración que el infractor preste en el esclarecimiento de los hechos; la corrección espontánea de la infracción por parte del Sujeto Obligado, siempre que no haya mediado requerimiento, auditoría o cualquier otra gestión de la autoridad fiscal en relación con el incumplimiento, o cuando no se hayan iniciado facultades de comprobación por parte de la autoridad.

b) **Agravantes:** La actuación con dolo, la omisión de información relevante; la obstrucción de las facultades de fiscalización; y la comisión de la infracción de forma reiterada.

Artículo 82. No se impondrán sanciones si las infracciones se cometieron por caso fortuito o fuerza mayor, tampoco se impondrán sanciones a aquellos Sujetos Obligados a la Recaudación y Entero que cumplan de forma espontánea con sus obligaciones fuera de los plazos establecidos, siempre que no medie requerimiento,

auditoría o cualquier otra gestión de la autoridad fiscal en relación con el incumplimiento de dichas obligaciones.

Artículo 83. Las autoridades competentes para la determinación, liquidación, recaudación y fiscalización de la Contribución Especial, conforme a las atribuciones que les confiere esta Ley y el Código Fiscal de la Federación, serán las facultadas para imponer las sanciones correspondientes. El procedimiento para la imposición de sanciones se sujetará a las formalidades esenciales del procedimiento administrativo, garantizando en todo momento el derecho de audiencia y defensa del presunto infractor, así como la posibilidad de ofrecer y desahogar pruebas.

Artículo 84. Las facultades de las autoridades para imponer sanciones por infracciones a las disposiciones de esta Ley se extinguirán en el plazo de cinco (5) años contado a partir del día siguiente a aquel en que se hubiere cometido la infracción, o a partir del momento en que la autoridad tenga conocimiento pleno de la misma. Si la infracción fuere de carácter continuo o continuado, el plazo de prescripción correrá a partir del día siguiente al en que hubiere cesado la continuidad.

Artículo 85. En todo lo no previsto en este Título y en lo que no se oponga a la presente Ley, se aplicarán supletoriamente las disposiciones del Código Fiscal de la Federación, la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, la Ley Federal de Responsabilidades Administrativas y demás ordenamientos jurídicos aplicables en materia de fiscalización, responsabilidades administrativas y recaudación de contribuciones federales.

Capítulo II

De las Infracciones

Artículo 86. Son infracciones a las disposiciones de esta Ley las siguientes conductas u omisiones, cometidas por los Sujetos Obligados a la Recaudación y Entero de la Contribución Especial, o por cualquier otra persona física o moral que, por acción u omisión, impida o dificulte el cumplimiento de la misma:

I. Relacionadas con la Recaudación y Entero de la Contribución:

- a) No recaudar la Contribución Especial a la Persona Extranjera o Visitante Extranjero en el momento de su causación, en los términos y condiciones establecidos en esta Ley y su Reglamento;
- b) Recaudar de la Persona Extranjera o Visitante Extranjero un monto de la Contribución Especial inferior al que corresponda conforme a la tarifa establecida en esta Ley;
- c) No enterar total o parcialmente las cantidades recaudadas por concepto de Contribución Especial a la Tesorería de la Federación dentro de los plazos establecidos en el Reglamento de esta Ley o en las reglas de carácter general que emitan las autoridades fiscales;
- d) Enterar las cantidades recaudadas fuera de los plazos establecidos, sin que medie requerimiento, gestión de fiscalización o cualquier acto de la autoridad en relación con dicho cumplimiento extemporáneo.

Artículo 87. Son infracciones a las disposiciones de esta Ley, en materia de control, información y documentación de la Contribución Especial, las siguientes:

I. Relacionadas con el Control, Información y Documentación:

- a) No desglosar de forma clara, separada y discernible la Contribución Especial en el comprobante fiscal, recibo de pago o cualquier documento que ampare el servicio de hospedaje, impidiendo su correcta identificación por el Sujeto Pasivo;
- b) No llevar los registros contables o administrativos de la Contribución Especial de conformidad con las disposiciones de esta Ley y su Reglamento, o llevarlos de forma incompleta, inexacta o fuera de los sistemas autorizados;
- c) No conservar la documentación comprobatoria de la Contribución Especial por el plazo que establezca la normativa aplicable, o no tenerla a disposición de las autoridades cuando sea requerida;
- d) Proporcionar datos falsos, incompletos, inexactos o incorrectos en las declaraciones, avisos o informes que, en materia de la Contribución Especial, deban presentar a las autoridades fiscales;
- e) No presentar las declaraciones, avisos o informes a que se refiere esta Ley y su Reglamento, o presentarlos fuera de los plazos establecidos, cuando exista un requerimiento previo o gestión de la autoridad;
- f) No proporcionar a las autoridades competentes la información y documentación que les sea legalmente requerida para fines de supervisión, fiscalización o comprobación de la Contribución Especial, o proporcionarla fuera de los plazos establecidos por la autoridad.

Artículo 88. Son infracciones a esta Ley, relacionadas con la obstaculización de facultades de las autoridades, las siguientes:

a) Oponerse, obstaculizar o impedir por cualquier medio el ejercicio de las facultades de comprobación, fiscalización y determinación de las autoridades competentes;

b) No permitir el acceso a los Establecimientos de Hospedaje, oficinas, registros contables, sistemas informáticos o cualquier documento relacionado con la Contribución Especial a las autoridades fiscales debidamente facultadas y acreditadas, durante el ejercicio de sus facultades de fiscalización;

c) No atender los requerimientos de información o documentación de la autoridad fiscal en los plazos establecidos, o atenderlos de manera incompleta, inexacta o extemporánea, cuando esto impida o dificulte la verificación del cumplimiento.

Artículo 89. Son infracciones a esta Ley, en materia de uso Indebido de los recursos recaudados, las siguientes:

I. Relacionadas con el Uso Indebido de los Recursos Recaudados:

a) Destinar, utilizar o disponer indebidamente, en perjuicio de la finalidad establecida en esta Ley, los montos recaudados por concepto de Contribución Especial y que aún no hayan sido enterados a la Tesorería de la Federación;

b) Retener, sin causa justificada y por un periodo mayor al establecido en el Reglamento para su Entero, los fondos recaudados por concepto de la Contribución Especial, en perjuicio del Fideicomiso.

Artículo 90. La contravención de las disposiciones señaladas en este capítulo será sancionada conforme a lo dispuesto en el Capítulo III de este Título.

Capítulo III

De las Sanciones

Artículo 91. Las infracciones a lo dispuesto en esta Ley, que no estén específicamente señaladas en otros artículos de este Capítulo, serán sancionadas con multa de Quinientas (500) a Tres Mil (3,000) Unidades de Medida y Actualización (UMA).

Artículo 92. La omisión en la Recaudación o en el Entero total o parcial de la Contribución Especial, por parte de los Sujetos Obligados a la Recaudación y Entero, será sancionada con multa que oscilará entre:

I. El Cien por ciento (100 %) y el Doscientos por ciento (200 %) del monto de la contribución omitida, en caso de que la omisión sea detectada por las autoridades fiscales;

II. El Cincuenta por ciento (50 %) y el Cien por ciento (100 %) del monto de la contribución omitida, en caso de que el Sujeto Obligado subsane la omisión de manera espontánea, antes de que la autoridad fiscal inicie facultades de comprobación.

Adicionalmente, se deberán enterar los montos omitidos actualizados y con recargos, de conformidad con lo establecido en el Código Fiscal de la Federación.

Artículo 93. El incumplimiento de las obligaciones formales y de información establecidas en esta Ley y su Reglamento, incluyendo, sin limitarse a las señaladas en el artículo 87, así como las siguientes:

I. No llevar los registros contables o administrativos específicos o no llevarlos conforme a lo establecido en el artículo 24, fracción IV de esta Ley;

II. No expedir o no desglosar la Contribución Especial en el comprobante fiscal, recibo de pago o documento análogo, conforme a lo establecido en el artículo 24, fracción II de esta Ley;

III. No presentar o presentar de forma incompleta, con errores o fuera de los plazos establecidos, las declaraciones, avisos o informes requeridos por las autoridades fiscales;

IV. No proporcionar o proporcionar de forma incompleta o incorrecta la información o documentación solicitada por las autoridades fiscales, en los plazos y formas establecidos.

Será sancionado con multa de Quinientas (500) a Cinco Mil (5,000) Unidades de Medida y Actualización (UMA).

Artículo 94. Las infracciones a que se refiere el artículo 88 de esta Ley, cometidas por Sujetos Obligados distintos a las Plataformas Digitales o Intermediarios, serán sancionadas con multa de Mil (1,000) a Diez Mil (10,000) Unidades de Medida y Actualización (UMA).

Artículo 95. Sin perjuicio de las sanciones establecidas en los artículos anteriores, las Plataformas Digitales y otros Intermediarios que incurran en las siguientes infracciones, serán sancionados con multa que oscilará entre:

I. No retener la Contribución Especial al momento del cobro o recepción del pago por los servicios de hospedaje: Mil (1,000) a Diez Mil (10,000) Unidades de Medida y Actualización (UMA);

II. No enterar los montos retenidos de la Contribución Especial en los plazos y formas establecidos, cuando ya los hayan recaudado:

El Ciento Cincuenta por ciento (150 %) al Trescientos por ciento (300 %) del monto no enterado, sin perjuicio de lo establecido en el Código Fiscal de la Federación para la actualización y recargos;

III. No colaborar con las autoridades fiscales en la auditoría y verificación de los registros digitales o sistemas automatizados de información, conforme a lo establecido en el artículo 24 de esta Ley: Dos Mil (2,000) a Veinte Mil (20,000) Unidades de Medida y Actualización (UMA);

IV. Impedir u obstaculizar por cualquier medio las facultades de comprobación de las autoridades fiscales federales: Cinco Mil (5,000) a Cincuenta Mil (50,000) Unidades de Medida y Actualización (UMA).

Artículo 96. Las infracciones a que se refiere el artículo 89 Ley, serán sancionadas con multa que oscilará entre el Doscientos por ciento (200 %) y el Quinientos por ciento (500 %) del monto indebidamente destinado, utilizado, dispuesto o retenido, sin perjuicio de las responsabilidades civiles, penales o de cualquier otra índole en que pudieran incurrir los infractores, de conformidad con la legislación aplicable.

Artículo 97. En lo que no esté previsto en este Capítulo, se aplicarán supletoriamente las disposiciones del Código Fiscal de la Federación en materia de infracciones y sanciones.

Artículo 98. Para la aplicación de las sanciones, se considerará la Unidad de Medida y Actualización (UMA) vigente al momento de la comisión de la infracción o, en su caso, al momento de la determinación de la multa.

Artículo 99. Las multas mencionadas en este Capítulo podrán ser reducidas, condonadas o conmutadas por la autoridad fiscal, conforme a las disposiciones del Código Fiscal de la Federación o la Ley Federal de Procedimiento Administrativo y las reglas de carácter general que para tal efecto emita dicha autoridad, siempre que el infractor cumpla con los requisitos y condiciones que se establezcan.

TÍTULO OCTAVO

DE LOS MEDIOS DE IMPUGNACIÓN

Capítulo Único

Del Recurso de Revocación y del Juicio Contencioso Administrativo

Artículo 100. Las personas físicas o morales sujetas a las disposiciones de esta Ley podrán interponer los medios de defensa previstos en el Código Fiscal de la Federación y demás leyes aplicables, incluyendo el Recurso de Revocación y el Juicio Contenciosos Administrativo, sin perjuicio de acudir a mecanismos alternativos de solución de controversias.

Lo anterior no excluye el ejercicio de otros medios de defensa reconocidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en los tratados internacionales en materia de derechos humanos o en leyes aplicables.

Artículo 101. El recurso de revocación procederá contra las resoluciones definitivas emitidas por la autoridad fiscal en relación con la determinación, fiscalización, ejecución o cualquier otro acto administrativo vinculado con la Contribución Especial establecida en esta Ley.

I. Dicho recurso deberá interponerse por escrito ante la autoridad emisora del acto, dentro de un plazo de treinta (30) días hábiles contados a partir del día siguiente a aquel en que surta efectos su notificación;

II. La autoridad competente deberá emitir resolución debidamente fundada y motivada dentro de un plazo máximo de cuarenta y cinco (45) días hábiles, contados a partir de la fecha en que se haya presentado el recurso; en caso de no emitirse resolución en dicho plazo, se entenderá que la resolución impugnada ha sido confirmada por negativa ficta, sin perjuicio del derecho del interesado de acudir al juicio contencioso administrativo.

Artículo 102. Contra las resoluciones emitidas en el recurso de revocación, así como contra las resoluciones definitivas que determinen créditos fiscales por concepto de la Contribución Especial, los interesados podrán acudir al juicio contencioso administrativo ante el Tribunal Federal de Justicia Administrativa.

I. El juicio deberá iniciarse dentro del plazo de treinta (30) días hábiles siguientes a aquel en que surta efectos la notificación de la resolución impugnada;

II. La tramitación del juicio se regirá por lo dispuesto en la Ley Orgánica del Tribunal Federal de Justicia Administrativa y en el Código Fiscal de la Federación.

Artículo 103. Los Sujetos Pasivos y Sujetos Obligados a la Recaudación y Entero gozarán de las siguientes garantías durante el proceso de impugnación:

- I. El derecho de ser oídos en defensa de sus intereses;
- II. La posibilidad de ofrecer y aportar pruebas conforme a derecho;
- III. La oportunidad de formular alegatos por escrito;
- IV. El derecho a recibir notificaciones claras, completas y oportunas sobre el trámite y resolución de su recurso.

Artículo 104. En relación con los medios de impugnación, los Sujetos Pasivos y los Sujetos Obligados a la Recaudación y Entero podrán solicitar la adopción de medidas cautelares que aseguren la eficacia de la resolución que se emite en el recurso de revocación o en el juicio contencioso administrativo.

- I. La solicitud de medidas cautelares deberá ser presentada de manera expresa y motivada, iniciando los fundamentos de hecho y de derecho que justifiquen la urgencia y necesidad de las mismas;
- II. La autoridad competente o el Tribunal Federal de Justicia Administrativa, según corresponda, deberá resolver sobre la procedencia de las medidas cautelares en un plazo no mayor a diez (10) días hábiles contados a partir de la recepción de la solicitud;
- III. Determinar la procedencia de las medidas cautelares solicitadas por el promovente, en términos de la legislación fiscal aplicable;
- IV. La resolución que se emita sobre la solicitud de medidas cautelares será definitiva e inatacable, exclusivamente respecto de dicha solicitud, sin prejuzgar sobre el fondo del recurso de revocación o del juicio contencioso administrativo.

Artículo 105. La autoridad fiscal deberá publicar en su portal electrónico institucional, de forma trimestral, información estadística consolidada relativa a los medios de impugnación interpuestos, su estado procesal y el sentido de sus resoluciones, de manera agregada y sin datos personales.

I. Las resoluciones definitivas que resuelvan medios de impugnación serán públicas, en los términos establecidos por la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública.

Artículo 106. La Secretaría de Hacienda (SHCP) podrá promover el uso de mecanismos alternativos de solución de controversias para resolver desacuerdos, derivados de la interpretación o aplicación de esta Ley, tales como la conciliación, mediación, acuerdos conclusivos u otros mecanismos reconocidos por la autoridad fiscal.

I. La autoridad fiscal promoverá el uso de dichos mecanismos como vía complementaria para la solución pronta y eficaz de los conflictos derivados de la aplicación de esta Ley.

Artículo 107. El derecho a impugnar los actos o resoluciones administrativas relacionados con la Contribución Especial prescribirá en un plazo de cinco (5) años, contados a partir de la fecha en que:

- I. La obligación fiscal haya sido legalmente exigible, o
- II. Se haya notificado la resolución respectiva.

TÍTULO NOVENO

DE LOS ESTÍMULOS E INCENTIVOS PARA EL CUMPLIMIENTO VOLUNTARIO

Capítulo Único

De los Estímulos e Incentivos

Artículo 108. La autoridad fiscal federal establecerá, en el ámbito de sus facultades y sujeto a disponibilidad presupuestaria, mecanismos de estímulo e incentivo para aquellos Sujetos Obligados a la Recaudación y Entero que demuestren un cumplimiento voluntario, ejemplar y oportuno de sus obligaciones derivadas de esta Ley.

Artículo 109. Dichos estímulos e incentivos podrán consistir, entre otros, en:

- I. La simplificación de los trámites administrativos relacionados con la Contribución Especial;
- II. La reducción de las cargas fiscales o administrativas, siempre dentro de los límites permitidos por la Ley;
- III. El reconocimiento público o la difusión de las buenas prácticas de cumplimiento;
- IV. La priorización en la atención y resolución de trámites ante la autoridad fiscal;
- V. La participación en programas de capacitación o actualización fiscal;
- VI. La obtención, conservación o renovación de certificaciones oficiales en materia de calidad, sostenibilidad, seguridad turística o buenas prácticas administrativas reconocidas por la (SECTUR);

VII. La posibilidad de que los pequeños contribuyentes puedan adherirse a un régimen simplificado de cumplimiento, facilitando su participación en el sistema fiscal y reduciendo la carga administrativa.

Artículo 110. Los criterios específicos para aplicar los estímulos e incentivos, así como los requisitos y procedimientos para acceder a ellos, se establecerán en las reglas de carácter general que emita la autoridad fiscal federal.

TRANSITORIOS

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

Segundo. Quedan abrogadas todas aquellas disposiciones que se opongan a lo previsto en esta Ley.

Tercero. El Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Hacienda (SHCP) y la Secretaría de Turismo (SECTUR), deberá expedir el Reglamento de la presente Ley en un plazo no mayor a ciento ochenta (180) días hábiles contados a partir de su entrada en vigor. Tendrá como objeto establecer las disposiciones necesarias para la correcta aplicación e interpretación de la presente Ley, incluyendo, de manera enunciativa mas no limitativa:

I. Los procedimientos y mecanismos detallados para la Recaudación, Entero y fiscalización de la Contribución Especial;

II. Los lineamientos para la capacitación y asistencia técnica a los Sujetos Obligados a la Recaudación y Entero;

III. Las reglas específicas para la operación, administración, inversión y destino de los recursos del Fideicomiso Especial;

IV. Las bases para la integración y funcionamiento del Comité Técnico del Fideicomiso y del Comité de Coordinación Intergubernamental;

V. Los requisitos y procedimientos para la extensión de la aplicación de la Contribución Especial a otros Sistemas de Transporte Público Ferroviario Masivo de Interés Nacional;

VI. Las formalidades para la presentación de declaraciones, avisos o informes por parte de los Sujetos Obligados a la Recaudación y Entero;

VII. Cualquier otra disposición de carácter general que sea necesaria para la operatividad y aplicación eficaz de esta Ley, siempre que no contravenga su objeto, principios rectores o destino específico de los recursos.

Cuarto. Transcurrido el periodo de cinco (5) años contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, o cuando el Fideicomiso Especial inicie el financiamiento de Sistemas de Transporte Público Ferroviario Masivo de Interés Nacional distintos al Sistema de Transporte Colectivo Metro, la integración del Comité Técnico deberá ser revisada para garantizar una representación equitativa, plural y pertinente de los sistemas beneficiarios y de las entidades federativas involucradas.

La Secretaría de Hacienda (SHCP), en coordinación con la Secretaría de Infraestructura (SICT), deberá elaborar un informe técnico con recomendaciones

para la reconfiguración del Comité Técnico, el cual deberá ser remitido al Congreso de la Unión dentro de los ciento veinte (120) días hábiles siguientes a la actualización del supuesto previsto en este artículo.

El Congreso de la Unión deberá evaluar dichas recomendaciones y, en su caso, proceder a la reforma correspondiente de esta Ley.

Mientras no se realice la modificación legal, la integración del Comité Técnico continuará conforme a lo establecido en el artículo 39.

Quinto. La aplicación territorial y funcional de esta Ley será progresiva. La Ciudad de México será la primera Zona Urbana Elegible en ser sujeta de ambas Declaratorias previstas en el artículo 4 de esta Ley. La implementación en otras Zonas se hará conforme al procedimiento y requisitos establecidos en el marco legal.

Sexto. Durante los primeros cinco (5) años contados a partir de la entrada en vigor de esta Ley, los recursos recaudados por la Contribución Especial se destinarán prioritariamente al Sistema de Transporte Colectivo (Metro) de la Ciudad de México, por ser el Sistema de Transporte Público Ferroviario masivo de Pasajeros más extenso, complejo y estratégico del país, así como la principal infraestructura de movilidad en la zona metropolitana de la capital.

I. El porcentaje mínimo de asignación al Metro será del setenta por ciento (70 %) del total recaudado anualmente.

II El treinta por ciento restante (30 %) podrá asignarse a otros Sistemas de Transporte Público Ferroviario Masivo de Pasajeros que hayan obtenido ambas Declaratorias vigentes a que se refiere el artículo 4 de esta Ley. En ningún caso podrá destinarse a proyectos de transporte de carga ni a sistemas ferroviarios con participación privada en su operación.

III. Transcurrido este período, la distribución de los recursos se realizará con base en los criterios de priorización que establezca el Comité Técnico del Fideicomiso, considerando:

- a) El volumen de pasajeros transportados;
- b) Las necesidades ineludibles de operación y mantenimiento;
- c) El impacto en conectividad turística.

Séptimo. La Declaratoria de Interés Nacional para el Sistema de Transporte Colectivo (Metro) de la Ciudad de México deberá ser emitida por la Secretaría de Infraestructura, (SICT) a más tardar ciento ochenta (180) días hábiles después de la entrada en vigor de esta Ley. Esta declaratoria se basará en estudios técnicos y económicos que justifiquen su relevancia estratégica y su impacto positivo en la movilidad y el desarrollo urbano sostenible.

I. Durante el período de ciento ochenta (180) días hábiles, la Secretaría de Infraestructura, (SICT), en coordinación con la Secretaría de Hacienda (SHCP), llevará a cabo las consultas necesarias con autoridades locales, expertos y representantes de la sociedad civil para garantizar que la declaratoria refleje adecuadamente las necesidades y expectativas de los usuarios del transporte público;

II. La mencionada Declaratoria deberá ser publicada en el Diario Oficial de la Federación, asegurando la transparencia y acceso público a la información relacionada con su justificación y los estudios que la respaldan;

III. Además, la Secretaría de Infraestructura (SICT) deberá establecer un sistema de seguimiento y evaluación de la efectividad de la Declaratoria de Interés Nacional, con informes que se presentarán al Congreso de la Unión cada año, para garantizar que se tomen las acciones necesarias en función de los resultados obtenidos;

IV. El cumplimiento del plazo para emitir la Declaratoria de Interés Nacional será evaluado por el Congreso de la Unión, quien considerará la necesidad de establecer un marco normativo permanente para futuras declaratorias de Sistema de Transporte Público Ferroviario Masivo de Interés Nacional, con base en los resultados obtenidos y las recomendaciones técnicas de la Secretaría de Infraestructura (SICT).

Octavo. Dentro de un plazo máximo de ciento ochenta (180) días hábiles contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, el Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Hacienda (SHCP), deberá celebrar y formalizar el contrato de Fideicomiso correspondiente ante la Institución de Banca de Desarrollo que designe, a efecto de constituir el Fideicomiso Especial para el Financiamiento de la Infraestructura y Operación de Sistema de Transporte Público Ferroviario Masivo de Pasajeros de Interés Nacional, conforme a lo previsto en el artículo 27 de esta Ley.

I. El contrato de Fideicomiso deberá establecer, al menos, lo dispuesto en el artículo 28 de este ordenamiento;

II. El Fideicomiso publicará dentro de los sesenta (60) días hábiles posteriores a su constitución, un Padrón de Sistemas Elegibles, excluyendo expresamente a aquellos con participación privada en operación o capacidad de transporte de carga. Dicho padrón será actualizado anualmente y publicado en el Diario Oficial de la Federación.

La Secretaría de Hacienda (SHCP) dará aviso al Congreso de la Unión, a través de las Comisiones de Hacienda y Crédito Público de ambas Cámaras, de la formalización del contrato de Fideicomiso, remitiendo copia del mismo, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a su firma.

Noveno. La Secretaría de Hacienda (SHCP) deberá incluir de manera obligatoria, expresa y diferenciada, en el proyecto de Ley de Ingresos de la Federación correspondiente al ejercicio fiscal inmediato siguiente al de la entrada en vigor de la presente Ley, así como en los proyectos de Ley de Ingresos de los ejercicios subsecuentes, la estimación anual de los ingresos derivados de la Contribución Especial establecida en la presente Ley, como ingreso federal con destino específico, conforme a su naturaleza y objeto.

Dicha inclusión deberá señalar expresamente:

- I. El monto estimado de Recaudación proyectado para el ejercicio fiscal correspondiente;
- II. La identificación expresa del destino finalista de los recursos, conforme al objeto de financiamiento previsto en el artículo 1 de esta Ley; y
- III. La referencia normativa a la presente Ley como fundamento jurídico de dicha Contribución.

Para efectos de planeación hacendaria, la Secretaría de Hacienda (SHCP) integrará anualmente los reportes de Recaudación, proyección, ejecución y destino de los recursos de la Contribución Especial al marco de programación presupuestaria, fiscalización y transparencia hacendaria federal.

Décimo. Dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la entrada en vigor de la presente Ley, la Secretaría de Hacienda (SHCP), a través de la unidad administrativa que designe, realizará la primera convocatoria para la instalación y primera sesión del Comité Técnico a que se refieren los artículos 27 y 28 de esta Ley.

Para efectos de dicha instalación y mientras el Reglamento de esta Ley es expedido, se observará lo siguiente:

- I. La convocatoria a las reuniones del Comité Técnico será realizada por la Secretaría Ejecutiva que se establezca en el contrato de Fideicomiso o, en su defecto, por la Secretaría de Hacienda (SHCP);
- II. La asistencia a las sesiones del Comité Técnico por parte de los miembros titulares será obligatoria y su inasistencia injustificada en tres (3) sesiones consecutivas o cinco (5) alternadas en un año calendario podrá ser causa de remoción y designación de un nuevo representante;
- III. Los representantes titulares de los miembros del Comité Técnico contarán con voz y voto en las sesiones. Los suplentes tendrán voz y voto únicamente en ausencia de los titulares;

IV. Las decisiones se tomarán por mayoría simple de los votos de los miembros presentes, teniendo el representante de la Secretaría de Hacienda (SHCP) voto de calidad en caso de empate;

V. El quórum legal para las sesiones del Comité Técnico será la mitad más uno de sus miembros;

VI. Las demás reglas de organización y funcionamiento provisionales serán establecidas por el propio Comité en su primera sesión, y serán de observancia obligatoria hasta la expedición del Reglamento de esta Ley.

Décimo Primero. La Secretaría de Turismo, en coordinación con la Secretaría de Hacienda (SHCP), deberá implementar campañas informativas en los aeropuertos y Establecimientos de Hospedaje ubicados en Zonas Urbanas Elegibles donde se aplique la Contribución Especial.

I. Estas campañas tendrán como objetivo informar a los Visitantes Extranjeros sobre la naturaleza de la Contribución Especial, su finalidad y el destino de los recursos recaudados, enfatizando que dichos recursos se utilizarán exclusivamente para la mejora y mantenimiento de la infraestructura del Sistema de Transporte Público Ferroviario Masivo de Interés Nacional;

II. Las campañas informativas deberán incluir, al menos, los siguientes elementos:

Material gráfico y audiovisual que explique la Contribución y su impacto positivo en la infraestructura ferroviaria;

Datos sobre el uso de la infraestructura ferroviaria y su importancia para la movilidad de los ciudadanos y el desarrollo económico del país;

III. La implementación de estas campañas deberá llevarse a cabo dentro de un plazo no mayor ciento ochenta (180) días hábiles a partir de la entrada en vigor de esta Ley.

Décimo Segundo. El presente ordenamiento será evaluado por la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER) dentro de su primer año de su entrada en vigor, en lo relativo a su impacto regulatorio y carga administrativa para los Sujetos Obligados a la Recaudación y Entero.

Décimo Tercero. Las entidades federativas tendrán un plazo de ciento ochenta (180) días hábiles contados a partir de la obtención de ambas declaratorias para solicitar su incorporación al Sistema de Incentivos Establecidos en el artículo 47 de esta Ley.

Décimo Cuarto. Los Recursos no ejercidos del Fideicomiso al término de cada año podrán ser reasignados a un fondo de emergencia para contingencias en Sistemas de Transporte Público Ferroviarios Masivos, previa autorización del Comité Técnico y publicación en el Diario Oficial.

Décimo Quinto. El Consejo Consultivo Ciudadano deberá quedar debidamente instalado y celebrar su primera sesión ordinaria dentro de los ciento veinte (120) días hábiles siguientes a la entrada en vigor de la presente Ley. La convocatoria correspondiente será emitida por la Secretaría de Hacienda (SHCP), en coordinación con la Secretaría de Infraestructura (SICT), garantizando el cumplimiento de los requisitos de integración y organización previstos en el Título Quinto de esta Ley.

En caso de que el Consejo Consultivo Ciudadano no se instale dentro del plazo previsto, la Secretaría de Hacienda (SHCP) deberá informar fundadamente al Congreso de la Unión las causas del incumplimiento y las medidas adoptadas para su instalación efectiva.

Décimo Sexto. El Comité Técnico del Fideicomiso, en coordinación con las autoridades competentes, deberán emitir los lineamientos iniciales para la instalación y operación del Consejo Consultivo Local del Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México dentro de los noventa (90) días hábiles siguientes a la entrada en vigor de esta Ley, conforme a lo establecido en el artículo 60.

**Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a los 25 días del mes de
noviembre de 2025.**

ATENTAMENTE



Dip. Mayra Espino Suárez

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 16 DE LA LEY FEDERAL DE PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES EN POSESIÓN DE LOS PARTICULARES, LOS ARTÍCULOS 8 DE LA LEY GENERAL DE PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES EN POSESIÓN DE SUJETOS OBLIGADOS Y EL ARTÍCULO 2 DE LA LEY GENERAL EN MATERIA DE HUMANIDADES, CIENCIAS, TECNOLOGÍAS E INNOVACIÓN, TODOS EN MATERIA DE TECNOLOGÍAS DE VIGILANCIA, CONSENTIMIENTO DIGITAL Y EVALUACIÓN DE IMPACTO EN DERECHOS FUNDAMENTALES.

El que suscribe, Diputado **Ernesto Sánchez Rodríguez** integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional a la Sexagésima Sexta Legislatura, con fundamento en lo establecido por los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 y 102 del Reglamento de la Cámara de Diputados, se somete a consideración de esta H. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, la siguiente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman los artículos 16 de la Ley Federal de Protección de Datos Personales en posesión de los particulares, los artículos 8 de la Ley General de Protección de Datos Personales en posesión de sujetos obligados y el artículo 2 de la Ley General en materia de humanidades, ciencias, tecnologías e innovación, todos en materia de tecnologías de vigilancia, consentimiento digital y evaluación de impacto en derechos fundamentales, conforme a lo siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La presente iniciativa surge de una necesidad urgente y estructural: actualizar el marco jurídico mexicano en materia de protección de datos personales frente a

las tecnologías de vigilancia que, sin estar definidas ni reguladas, operan cotidianamente en entornos laborales, educativos, comerciales, institucionales y digitales. México cuenta con leyes robustas en materia de privacidad, pero carece de un lenguaje legal que nombre, delimite y evalúe las herramientas tecnológicas que hoy afectan directamente la intimidad, la autonomía y los derechos fundamentales de las personas. Esta reforma busca llenar ese vacío con precisión técnica, sensibilidad institucional y visión de futuro.

Las tecnologías de vigilancia han evolucionado más rápido que la legislación. Hoy existen sistemas capaces de identificar rostros, rastrear ubicaciones en tiempo real, analizar patrones de comportamiento, inferir estados emocionales, predecir decisiones de consumo y monitorear la productividad laboral. Estas herramientas no son hipotéticas ni marginales: están presentes en cámaras inteligentes, aplicaciones móviles, plataformas educativas, software empresarial y sistemas gubernamentales. Sin embargo, la Ley Federal de Protección de Datos Personales en Posesión de los Particulares (LFPDPPP) no contiene una sola definición que permita regularlas con claridad. Esta omisión jurídica impide aplicar principios como proporcionalidad, consentimiento informado, minimización de datos y evaluación de impacto, dejando a millones de personas expuestas a prácticas intrusivas sin defensa legal efectiva.

Reformar el Artículo 3 de la LFPDPPP es el primer paso para construir un marco normativo que reconozca y regule las tecnologías de vigilancia. Al definir conceptos como geolocalización en tiempo real, perfilamiento automatizado, reconocimiento facial, análisis de comportamiento y datos biométricos sensibles, esta iniciativa otorga certeza jurídica a los titulares de datos, a los responsables del tratamiento y a las autoridades encargadas de supervisar su cumplimiento. No se trata de criminalizar la innovación, sino de establecer límites éticos y operativos que garanticen que el desarrollo tecnológico se alinee con los derechos humanos.

La reforma al Artículo 16 de la misma ley permite incorporar principios específicos aplicables a estas tecnologías, como la proporcionalidad tecnológica, la minimización de datos y la evaluación de impacto en derechos digitales. Estos principios no son ornamentales: son herramientas jurídicas que permiten juzgar si una tecnología es adecuada, necesaria y no excesiva; si recaba solo los datos indispensables; y si ha sido evaluada en términos de riesgo para la privacidad, la libertad de expresión, la no discriminación y otros derechos fundamentales. Al incluirlos en el cuerpo normativo, México se alinea con estándares internacionales como el Reglamento General de Protección de Datos (RGPD) de la Unión Europea, las directrices de la OCDE y los principios de la ONU sobre vigilancia y derechos humanos.

El consentimiento es otro eje central de esta reforma. En contextos de asimetría como relaciones laborales, educativas, contractuales o de acceso a servicios esenciales el consentimiento suele ser simulado, condicionado o forzado. Reformar el Artículo 8 de la LFPDPPP y su espejo en la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados (LGPDPSO) permite blindar al titular frente a prácticas coercitivas, exigiendo que el consentimiento frente a tecnologías de vigilancia sea expreso, informado, libre y revocable. Esta medida protege especialmente a trabajadores, estudiantes, pacientes, usuarios y ciudadanos que hoy enfrentan decisiones digitales sin alternativas reales.

La reforma también se articula con el sector público. El Artículo 22 de la LGPDPSO ya establece la obligación de realizar evaluaciones de impacto cuando el tratamiento de datos pueda afectar derechos fundamentales. Sin embargo, no menciona tecnologías de vigilancia ni establece criterios específicos para su análisis. Al reformar este artículo, se obliga a las autoridades a evaluar el uso de estas tecnologías con base en riesgos concretos, fortaleciendo la transparencia institucional y la rendición de cuentas.

Finalmente, esta iniciativa reconoce que la innovación tecnológica no puede estar desligada de la ética, la dignidad y los derechos humanos. Por ello, se propone reformar el Artículo 2 de la Ley General de Ciencia, Tecnología e Innovación (LGCTI), para que todo proyecto, política o programa de innovación considere expresamente el impacto de tecnologías de vigilancia en la privacidad, la autonomía y la libertad individual. Esta medida no frena el desarrollo, sino que lo orienta hacia un modelo responsable, inclusivo y respetuoso de las personas.

En conjunto, esta iniciativa articula un engranaje normativo entre el sector privado, el sector público y el ecosistema de innovación. No se trata de una reforma aislada, sino de una propuesta integral que define, limita y evalúa el uso de tecnologías de vigilancia en México. Su objetivo es claro: proteger a las personas en su dimensión digital, garantizar que la tecnología sirva al bienestar social y construir un marco jurídico que esté a la altura de los desafíos contemporáneos. Esta es una reforma para el presente, pero sobre todo para el futuro.

Esta reforma no pretende obstaculizar el desarrollo tecnológico ni imponer barreras artificiales a la innovación. Al contrario, busca establecer un marco de referencia que permita que las tecnologías operen dentro de límites claros, transparentes y respetuosos de la dignidad humana. En un entorno digital cada vez más complejo, donde los algoritmos toman decisiones que afectan la vida de las personas, es indispensable que el Estado mexicano defina qué se entiende por vigilancia, qué prácticas son legítimas, cuáles deben ser evaluadas y bajo qué condiciones pueden ser implementadas. Esta iniciativa no parte de la desconfianza hacia la tecnología, sino del reconocimiento de que todo poder incluido el poder algorítmico debe estar sujeto a control democrático.

La ausencia de definiciones legales sobre tecnologías de vigilancia ha generado un vacío operativo que afecta tanto a los titulares de datos como a los

responsables del tratamiento. Empresas, instituciones educativas, hospitales, plataformas digitales y dependencias públicas utilizan herramientas de monitoreo sin saber con certeza si están reguladas, si requieren consentimiento, si deben ser evaluadas o si están sujetas a principios como proporcionalidad y minimización. Esta ambigüedad jurídica no solo vulnera derechos, sino que también genera inseguridad para los propios responsables, que operan en un terreno incierto, expuestos a sanciones, litigios o pérdida de confianza. Al reformar los artículos clave de la LFPDPPP y su ley espejo en el sector público, esta iniciativa ofrece claridad, certeza y legitimidad institucional.

La dimensión laboral es especialmente sensible. En México, millones de trabajadores enfrentan formas de vigilancia digital que no están reguladas: software que mide pulsaciones de teclado, cámaras que registran expresiones faciales, sistemas que rastrean ubicación durante la jornada, plataformas que analizan productividad mediante inteligencia artificial. Estas prácticas suelen imponerse sin consentimiento real, bajo la amenaza de despido o exclusión. Reformar el marco legal para proteger al trabajador frente a tecnologías de vigilancia no es solo una cuestión de privacidad, sino de justicia laboral, de respeto a la autonomía y de garantía de condiciones dignas. Esta iniciativa articula ese blindaje mediante la reforma al Artículo 8 de la LFPDPPP y su vinculación con el Artículo 47 de la Ley Federal del Trabajo.

El sector público tampoco está exento. Cámaras en espacios públicos, sistemas de reconocimiento facial en aeropuertos, plataformas de monitoreo ciudadano, bases de datos biométricos, herramientas de análisis predictivo en seguridad pública: todas estas tecnologías operan sin una definición legal que permita evaluar su legitimidad, su proporcionalidad o su impacto en los derechos fundamentales. El Artículo 22 de la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados ya exige evaluaciones de impacto, pero no establece criterios específicos ni menciona las tecnologías que deben

ser evaluadas. Esta reforma le da contenido, dirección y fuerza operativa a esa obligación, permitiendo que las autoridades actúen con responsabilidad, transparencia y respeto a la ciudadanía.

La dimensión ética y científica también debe ser considerada. México no puede promover la innovación tecnológica sin garantizar que dicha innovación respete los derechos humanos. La Ley General de Ciencia, Tecnología e Innovación establece principios rectores, pero no vincula explícitamente el desarrollo tecnológico con la protección frente a tecnologías de vigilancia. Al reformar el Artículo 2 de esta ley, esta iniciativa establece un puente entre la política científica y la política de derechos digitales, asegurando que todo proyecto de innovación considere su impacto en la privacidad, la autonomía y la dignidad. Esta medida no frena la ciencia, sino que la orienta hacia un modelo responsable, inclusivo y humanista.

Esta iniciativa no es aislada ni improvisada. Se articula con estándares internacionales, recomendaciones de organismos multilaterales, jurisprudencia nacional e investigaciones académicas. Reconoce el trabajo previo de autoridades, especialistas y organizaciones civiles, y lo convierte en propuesta legislativa concreta. Su enfoque es integral: define, limita, evalúa y vincula. Su alcance es transversal: sector privado, sector público, entorno laboral, ecosistema digital y política científica. Su propósito es claro: proteger a las personas en su dimensión digital, garantizar que la tecnología sirva al bienestar social y construir un marco jurídico que esté a la altura de los desafíos contemporáneos.

En suma, esta reforma representa un paso firme hacia la construcción de un Estado que reconoce los riesgos del entorno digital, que actúa con responsabilidad frente a la innovación y que pone en el centro de su política tecnológica a las personas. No se trata de regular el futuro, sino de hacerlo

habitable, justo y digno. Esta es una reforma para el presente, pero sobre todo para el futuro.

La presente iniciativa se sustenta en la necesidad de actualizar el marco normativo mexicano para responder con eficacia a los desafíos que plantea el uso creciente de tecnologías de vigilancia en entornos públicos, privados y digitales. El derecho a la protección de datos personales no puede entenderse como un concepto estático, sino como una garantía dinámica que debe adaptarse a los cambios tecnológicos, sociales y culturales. En este sentido, el principio de progresividad de los derechos humanos obliga al Estado a fortalecer los mecanismos normativos que aseguren el ejercicio efectivo de la privacidad, la autodeterminación informativa y la dignidad humana frente a nuevas formas de tratamiento de datos que, por su complejidad y alcance, exceden los marcos tradicionales de regulación.

Uno de los argumentos centrales de esta reforma es que la ausencia de definiciones legales sobre tecnologías de vigilancia genera un vacío jurídico que impide aplicar con claridad los principios rectores de la protección de datos. Sin un lenguaje normativo que nombre y delimite prácticas como el reconocimiento facial, la geolocalización en tiempo real, el perfilamiento automatizado o el análisis de comportamiento, los responsables del tratamiento operan en un terreno ambiguo, y los titulares carecen de herramientas efectivas para ejercer sus derechos. Esta indefinición no solo debilita la protección jurídica, sino que también obstaculiza la labor de las autoridades de supervisión, que enfrentan dificultades para interpretar y sancionar conductas que no están claramente tipificadas. Por ello, la reforma al Artículo 3 de la LFPDPPP no es un acto meramente técnico, sino un paso fundamental para dotar de contenido operativo a todo el sistema de protección de datos personales.

Otro argumento que sustenta esta iniciativa es la necesidad de reforzar el consentimiento como mecanismo de control individual frente a tecnologías que, por su naturaleza intrusiva, pueden operar sin que el titular tenga conocimiento, comprensión o capacidad real de decisión. En contextos de asimetría como el laboral, el educativo o el contractual— el consentimiento suele ser simulado, condicionado o impuesto, lo que vulnera su esencia jurídica como manifestación libre, específica e informada de la voluntad. Reformar el Artículo 8 de la LFPDPPP y su equivalente en la LGPDPSO permite establecer salvaguardas claras frente a estas prácticas, garantizando que el consentimiento frente a tecnologías de vigilancia no pueda ser obtenido mediante coerción, opacidad o dependencia estructural. Este argumento se alinea con los estándares internacionales que reconocen la necesidad de reforzar el consentimiento en entornos digitales complejos, donde la voluntad individual puede verse erosionada por el diseño de las plataformas, la concentración de poder tecnológico o la falta de alternativas reales.

La incorporación de principios específicos en el Artículo 16 de la LFPDPPP responde a la necesidad de adaptar el marco ético de la protección de datos a los desafíos que plantea la vigilancia digital. El principio de proporcionalidad tecnológica permite evaluar si el uso de una herramienta de monitoreo es adecuado, necesario y no excesivo en relación con la finalidad que se persigue. El principio de minimización de datos obliga a limitar la recolección de información al mínimo indispensable, evitando la acumulación masiva e indiscriminada de datos sensibles. Y la evaluación de impacto en derechos digitales introduce una lógica preventiva, que exige analizar los riesgos antes de implementar tecnologías que puedan afectar la privacidad, la libertad de expresión, la igualdad o la autonomía. Estos principios no son ajenos al orden jurídico mexicano: derivan de la interpretación progresiva de los derechos humanos, del bloque de constitucionalidad y de los compromisos internacionales

asumidos por el Estado mexicano en materia de protección de datos y derechos digitales.

En el ámbito público, la reforma al Artículo 22 de la LGPDPSO se justifica por la necesidad de dotar de contenido y operatividad a la obligación de realizar evaluaciones de impacto. Si bien esta figura ya existe en la ley, su aplicación ha sido limitada por la falta de criterios claros sobre cuándo y cómo debe realizarse. Al establecer que toda implementación de tecnologías de vigilancia por parte de sujetos obligados debe ir acompañada de una evaluación específica de impacto en derechos fundamentales, esta reforma fortalece la transparencia institucional, previene abusos y promueve una cultura de responsabilidad pública en el uso de tecnologías sensibles. Este argumento se refuerza con la evidencia empírica de que muchas herramientas de vigilancia utilizadas por autoridades carecen de evaluación previa, operan sin control ciudadano y generan efectos discriminatorios o desproporcionados, especialmente en poblaciones vulnerables.

Finalmente, la reforma al Artículo 2 de la Ley General de Ciencia, Tecnología e Innovación se sustenta en la convicción de que el desarrollo tecnológico debe estar guiado por principios éticos y orientado al bienestar social. La innovación no es neutral: sus efectos pueden ampliar derechos o profundizar desigualdades, proteger libertades o facilitar el control. Por ello, es indispensable que la política científica nacional incorpore una perspectiva de derechos humanos frente a las tecnologías de vigilancia, estableciendo como obligación la evaluación de su impacto en la privacidad, la dignidad y la autonomía. Este argumento se alinea con las recomendaciones de organismos internacionales como la UNESCO, la OCDE y la ONU, que han llamado a los Estados a garantizar que la inteligencia artificial, el big data y otras tecnologías emergentes se desarrollen dentro de marcos normativos que respeten los derechos fundamentales.

En conjunto, estos argumentos construyen una base sólida, coherente y legítima para la reforma propuesta. No se trata de una reacción aislada, sino de una respuesta estructural a un fenómeno complejo que exige claridad jurídica, límites éticos, mecanismos de control y visión de futuro. Esta iniciativa no solo protege a las personas frente a tecnologías de vigilancia, sino que fortalece el Estado de derecho, promueve la innovación responsable y reafirma el compromiso de México con la dignidad humana en la era digital.

Otro argumento fundamental que respalda esta reforma es el principio de anticipación legislativa frente a fenómenos tecnológicos emergentes. El derecho no puede limitarse a reaccionar ante los daños una vez que han ocurrido; debe prever, delimitar y orientar el uso de herramientas que, por su diseño, tienen el potencial de afectar derechos fundamentales. Las tecnologías de vigilancia no son neutras ni inevitables: son construcciones humanas, sujetas a decisiones políticas, económicas y normativas. Al definir las jurídicamente y establecer principios para su uso, esta iniciativa permite que el Estado mexicano actúe con responsabilidad, anticipación y visión estratégica, evitando que la regulación llegue tarde, cuando los abusos ya se han consolidado y los daños son irreversibles.

La reforma también se sustenta en la necesidad de construir un lenguaje jurídico común entre el sector público, el sector privado y el ecosistema de innovación. Actualmente, cada actor interpreta de manera distinta qué es vigilancia, qué datos son sensibles, qué prácticas requieren consentimiento o evaluación. Esta fragmentación genera inseguridad jurídica, dificulta la interoperabilidad normativa y debilita la protección de los titulares. Al reformar los artículos clave de la LFPDPPP, la LGPDPSO y la LGCTI, esta iniciativa establece un marco conceptual compartido que permite articular políticas públicas, prácticas empresariales y proyectos científicos bajo criterios comunes de legalidad, ética y respeto a los derechos humanos. Este argumento es especialmente relevante en

un contexto de digitalización acelerada, donde la colaboración intersectorial es indispensable para garantizar la gobernanza democrática de la tecnología.

Desde una perspectiva constitucional, esta reforma encuentra sustento en el artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que establece la obligación de todas las autoridades de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos conforme a los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. La protección de datos personales, reconocida como derecho humano autónomo por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, debe ser garantizada en todos los entornos, incluidos los digitales. Las tecnologías de vigilancia, al operar sobre datos sensibles y al incidir en la vida privada, la libertad de expresión y la autonomía personal, deben ser reguladas con base en este mandato constitucional. Esta iniciativa cumple con ese deber, fortaleciendo el marco legal para que el ejercicio de los derechos digitales sea pleno, efectivo y protegido frente a nuevas formas de vulneración.

También se sostiene en la evidencia empírica y en el consenso académico sobre los riesgos que implica la vigilancia digital no regulada. Diversos estudios han documentado cómo el uso de tecnologías de reconocimiento facial, análisis de comportamiento y perfilamiento automatizado puede generar sesgos, discriminación, exclusión y afectaciones graves a la privacidad. Estos riesgos se multiplican cuando las tecnologías se aplican en contextos vulnerables, como la seguridad pública, la educación, la salud o el trabajo. Al establecer definiciones claras, principios específicos y obligaciones concretas, esta reforma permite que dichos riesgos sean evaluados, mitigados y, en su caso, prohibidos. No se trata de impedir el uso de la tecnología, sino de garantizar que su implementación se realice bajo condiciones de legalidad, transparencia y respeto a la dignidad humana.

Finalmente, esta iniciativa se sustenta en una visión de país que reconoce que el desarrollo tecnológico debe estar al servicio de las personas. México no puede aspirar a ser líder en innovación si no garantiza que dicha innovación se construya sobre bases éticas, jurídicas y sociales sólidas. La protección de datos personales frente a tecnologías de vigilancia no es un obstáculo para el progreso, sino una condición para que dicho progreso sea legítimo, sostenible y justo. Esta reforma representa un acto de responsabilidad legislativa, una apuesta por la modernización jurídica y una defensa firme de los derechos humanos en la era digital.

LEY FEDERAL DE PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES EN POSESIÓN DE LOS PARTICULARES.	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
Artículo 16. El responsable debe poner a disposición de las personas titulares el aviso de privacidad, a través de formatos impresos, digitales, visuales, sonoros o cualquier otra tecnología de la siguiente manera: I. Cuando los datos personales sean obtenidos personalmente a través de formatos impresos, deberá ser dado a conocer en ese momento, salvo que se hubiera	Artículo 16. El responsable debe poner a disposición de las personas titulares el aviso de privacidad, a través de formatos impresos, digitales, visuales, sonoros o cualquier otra tecnología, de la siguiente manera: I. Cuando los datos personales sean obtenidos personalmente a través de formatos impresos, deberá ser dado a conocer en ese momento,

LEY FEDERAL DE PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES EN POSESIÓN DE LOS PARTICULARES.

facilitado el aviso con anterioridad, y

II. Cuando los datos personales sean obtenidos por cualquier medio electrónico, óptico, sonoro, visual, o a través de cualquier otra tecnología, deberá ser proporcionado en su modalidad simplificada la que deberá contener al menos la información a que se refieren las fracciones I a IV del artículo anterior, y señalar el sitio donde se podrá consultar el aviso de privacidad integral.

salvo que se hubiera facilitado el aviso con anterioridad, y

II. Cuando los datos personales sean obtenidos por cualquier medio electrónico, óptico, sonoro, visual, o a través de cualquier otra tecnología, deberá ser proporcionado en su modalidad simplificada, la que deberá contener al menos la información a que se refieren las fracciones I a IV del artículo anterior, y señalar el sitio donde se podrá consultar el aviso de privacidad integral.

III. Si se usan tecnologías de vigilancia para obtener o analizar datos personales, el aviso de privacidad debe explicar claramente qué tecnología se usa, para qué se usa, qué datos se recogen y qué riesgos existen.

Este aviso debe entregarse antes de que la tecnología empiece a funcionar, y solo podrá usarse si la persona da su consentimiento libre e informado.

Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados.	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
Artículo 8. La aplicación e interpretación de la presente Ley se realizará conforme a lo dispuesto en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los tratados internacionales de los que el Estado mexicano sea parte, así como las resoluciones y sentencias vinculantes que emitan los órganos nacionales e internacionales especializados, favoreciendo en todo tiempo el derecho a la privacidad, la protección de datos personales y a las personas la protección más amplia. Para el caso de la interpretación, se podrán tomar en cuenta los criterios, determinaciones y opiniones de los organismos nacionales e	Artículo 8. La aplicación e interpretación de esta Ley se realizará conforme a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los tratados internacionales de los que el Estado mexicano sea parte, y las resoluciones vinculantes emitidas por órganos nacionales e internacionales especializados, favoreciendo en todo momento la protección más amplia de los datos personales. En el caso de tecnologías de vigilancia, el consentimiento deberá ser libre, informado, expreso y revocable, especialmente cuando exista una relación de dependencia, subordinación o asimetría entre el titular y el responsable.

internacionales, en materia de protección de datos personales.	Se podrán considerar criterios, estándares y opiniones de organismos nacionales e internacionales en materia de protección de datos personales, así como aquellos relacionados con derechos digitales y vigilancia tecnológica, cuando contribuyan a fortalecer la protección de las personas.
--	---

LEY GENERAL EN MATERIA DE HUMANIDADES, CIENCIAS, TECNOLOGÍAS E INNOVACIÓN	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
Artículo 2. Toda persona, de forma individual y colectiva, tiene derecho a participar y acceder al progreso humanístico, científico y tecnológico, así como a gozar de sus beneficios sociales, en los términos de esta Ley, de la demás legislación aplicable, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y de los Tratados Internacionales de los que el Estado mexicano es parte.	Artículo 2. Toda persona, de forma individual y colectiva, tiene derecho a participar y acceder al progreso humanístico, científico y tecnológico, así como a gozar de sus beneficios sociales, en los términos de esta Ley, de la demás legislación aplicable, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y de los Tratados Internacionales de los que el Estado mexicano es parte.

Para asegurar el ejercicio de este derecho humano, además de las que señale esta Ley, el Estado tiene la obligación de fomentar, realizar y apoyar actividades de investigación humanística y científica, desarrollo tecnológico e innovación que redunden en el bienestar del pueblo de México e incluyan la preservación, restauración, protección y mejoramiento del ambiente, y faciliten el ejercicio y goce de otros derechos humanos, individuales y colectivos de la presente y futuras generaciones. Bajo la rectoría del Estado, los recursos, capacidades e infraestructuras del sector público en materia de humanidades, ciencias, tecnologías e innovación invariablemente serán puestos al servicio del pueblo de México y su uso, aprovechamiento y explotación permanecerán sujetos al interés público.

Para asegurar el ejercicio de este derecho humano, además de las que señale esta Ley, el Estado tiene la obligación de fomentar, realizar y apoyar actividades de investigación humanística y científica, desarrollo tecnológico e innovación que redunden en el bienestar del pueblo de México e incluyan la preservación, restauración, protección y mejoramiento del ambiente, y faciliten el ejercicio y goce de otros derechos humanos, individuales y colectivos de la presente y futuras generaciones.

El desarrollo tecnológico deberá respetar los derechos digitales, la privacidad y la autonomía de las personas, especialmente cuando se utilicen tecnologías de vigilancia o sistemas automatizados que puedan afectar libertades fundamentales.

Bajo la rectoría del Estado, los recursos, capacidades e infraestructuras del sector público en materia de humanidades, ciencias, tecnologías e innovación invariablemente serán puestos al servicio del pueblo de México y su

	uso, aprovechamiento y explotación permanecerán sujetos al interés público. Su implementación deberá incluir mecanismos de evaluación ética, transparencia y control ciudadano cuando involucren el tratamiento de datos personales.
--	---

Por lo anteriormente expuesto y fundado someto a consideración de esta soberanía la siguiente iniciativa con proyecto de:

PROYECTO DE DECRETO

POR EL QUE SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 16 DE LA LEY FEDERAL DE PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES EN POSESIÓN DE LOS PARTICULARES; EL ARTÍCULO 8 DE LA LEY GENERAL DE PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES EN POSESIÓN DE SUJETOS OBLIGADOS; Y EL ARTÍCULO 2 DE LA LEY GENERAL EN MATERIA DE HUMANIDADES, CIENCIAS, TECNOLOGÍAS E INNOVACIÓN, TODOS EN MATERIA DE TECNOLOGÍAS DE VIGILANCIA, CONSENTIMIENTO DIGITAL Y EVALUACIÓN DE IMPACTO EN DERECHOS FUNDAMENTALES.

ARTÍCULO PRIMERO.- Se reforma el artículo 16 de la Ley Federal de Protección de Datos Personales en posesión de los particulares, para quedar como sigue:

Artículo 16. El responsable debe poner a disposición de las personas titulares el aviso de privacidad, a través de formatos impresos, digitales, visuales, sonoros o cualquier otra tecnología, de la siguiente manera:

- I. Cuando los datos personales sean obtenidos personalmente a través de formatos impresos, deberá ser dado a conocer en ese momento, salvo que se hubiera facilitado el aviso con anterioridad, y
- II. Cuando los datos personales sean obtenidos por cualquier medio electrónico, óptico, sonoro, visual, o a través de cualquier otra tecnología, deberá ser proporcionado en su modalidad simplificada, la que deberá contener al menos la información a que se refieren las fracciones I a IV del artículo anterior, y señalar el sitio donde se podrá consultar el aviso de privacidad integral.
- III. Si se usan tecnologías de vigilancia para obtener o analizar datos personales, el aviso de privacidad debe explicar claramente qué tecnología se usa, para qué se usa, qué datos se recogen y qué riesgos existen.

Este aviso debe entregarse antes de que la tecnología empiece a funcionar, y solo podrá usarse si la persona da su consentimiento libre e informado.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Se reforma el artículo 8 de la Ley General de Protección de Datos Personales en posesión de sujetos obligados, para quedar como sigue:

Artículo 8. La aplicación e interpretación de esta Ley se realizará conforme a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los tratados internacionales de los que el Estado mexicano sea parte, y las resoluciones vinculantes emitidas por órganos nacionales e internacionales especializados, favoreciendo en todo momento la protección más amplia de los datos personales

En el caso de tecnologías de vigilancia, el consentimiento deberá ser libre, informado, expreso y revocable, especialmente cuando exista una relación de dependencia, subordinación o asimetría entre el titular y el responsable.

Se podrán considerar criterios, estándares y opiniones de organismos nacionales e internacionales en materia de protección de datos personales, así como aquellos relacionados con derechos digitales y vigilancia tecnológica, cuando contribuyan a fortalecer la protección de las personas.

ARTÍCULO TERCERO.- Se reforma el artículo 2 de la Ley General en Materia de Humanidades, Ciencias, Tecnologías e Innovación.

Artículo 2. Toda persona, de forma individual y colectiva, tiene derecho a participar y acceder al progreso humanístico, científico y tecnológico, así como a gozar de sus beneficios sociales, en los términos de esta Ley, de la demás legislación aplicable, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y de los Tratados Internacionales de los que el Estado mexicano es parte.

Para asegurar el ejercicio de este derecho humano, además de las que señale esta Ley, el Estado tiene la obligación de fomentar, realizar y apoyar actividades de investigación humanística y científica, desarrollo tecnológico e innovación que redunden en el bienestar del pueblo de México e incluyan la preservación,

restauración, protección y mejoramiento del ambiente, y faciliten el ejercicio y goce de otros derechos humanos, individuales y colectivos de la presente y futuras generaciones.

El desarrollo tecnológico deberá respetar los derechos digitales, la privacidad y la autonomía de las personas, especialmente cuando se utilicen tecnologías de vigilancia o sistemas automatizados que puedan afectar libertades fundamentales.

Bajo la rectoría del Estado, los recursos, capacidades e infraestructuras del sector público en materia de humanidades, ciencias, tecnologías e innovación invariablemente serán puestos al servicio del pueblo de México y su uso, aprovechamiento y explotación permanecerán sujetos al interés público. Su implementación deberá incluir mecanismos de evaluación ética, transparencia y control ciudadano cuando involucren el tratamiento de datos personales.

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. Las autoridades competentes contarán con un plazo de 180 días naturales a partir de la entrada en vigor del presente Decreto para adecuar sus

disposiciones reglamentarias, lineamientos, políticas internas y demás instrumentos normativos, a fin de dar cumplimiento a las reformas establecidas.

TERCERO. En un plazo no mayor a seis meses, el Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales deberá emitir los criterios y lineamientos necesarios para la evaluación de impacto en derechos fundamentales aplicable al uso de tecnologías de vigilancia.

CUARTO. Los responsables que actualmente utilicen tecnologías de vigilancia para el tratamiento de datos personales deberán, en un plazo no mayor a 180 días naturales, actualizar sus avisos de privacidad y mecanismos de consentimiento, conforme a lo dispuesto en este Decreto.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 25 de noviembre del 2025.



DIPUTADO ERNESTO SÁNCHEZ RODRÍGUEZ

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR LA QUE SE ADICIONA UN PÁRRAFO NOVENO AL ARTÍCULO 1º DE LA LEY DE OBRAS PÚBLICAS Y SERVICIOS RELACIONADOS CON LAS MISMAS; SE ADICIONA UNA FRACCIÓN XIV AL ARTÍCULO 5 DE LA LEY DE INFRAESTRUCTURA DE LA CALIDAD; SE ADICIONA UNA FRACCIÓN XI AL ARTÍCULO 4 DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO; SE ADICIONA UN PÁRRAFO CUARTO AL ARTÍCULO 22 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL; TENDIENTES A ESTABLECER EL PRINCIPIO DE “EQUILIBRIO ESTRUCTURAL CON PERSPECTIVA SUR” CON EL PROPÓSITO DE COMBATIR EL REZAGO SOCIAL E INFRAESTRUCTURAL QUE SE VIVE EN EL SURESTE MEXICANO.

El que suscribe, **Diputado Ernesto Sánchez Rodríguez** integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional a la Sexagésima Sexta Legislatura, con fundamento en lo establecido por los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 y 102 del Reglamento de la Cámara de Diputados, se somete a consideración de esta H. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, la presente Iniciativa con proyecto de decreto por la que se adiciona un párrafo noveno al artículo 1º de la ley de obras públicas y servicios relacionados con las mismas; se adiciona una fracción xiv al artículo 5 de la ley de infraestructura de la calidad; se adiciona una fracción xi al artículo 4 de la ley general de asentamientos humanos, ordenamiento territorial y desarrollo urbano; se adiciona un párrafo cuarto al artículo 22 de la ley de caminos, puentes y autotransporte federal; tendientes a establecer el principio de “equilibrio estructural con perspectiva sur” con el propósito de combatir el rezago social e infraestructural que se vive en el sureste mexicano, conforme a la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

La propuesta que se enuncia en esta iniciativa tiene por objeto procurar el desarrollo social de una de las zonas geográficamente más importantes de la nación: el sureste mexicano.

El avance industrial, tecnológico e infraestructural es necesario para todas las naciones desarrolladas del mundo. Si no se cuenta con infraestructura y movilidad de calidad y funcional, resulta una tarea imposible el cumplir con los objetivos que las sociedades actuales demandan.

La actividad empresarial y comercial son indispensables para la consecución del desarrollo económico. Ejemplo de ello lo podemos ver con el contrato de transporte. Una persona denominada transportista desplaza de un punto a otro mercancías, materias primas, o recursos humanos recibiendo una contraprestación por sus servicios. La eficiencia del cumplimiento de dichas obligaciones depende directamente del estado en el que se encuentren las vías de comunicación tales como carreteras, puentes y aeropuertos. De la misma forma, conservar en buen estado la infraestructura social, se encuentra en la misma jerarquía prioritaria que la construcción de nuevas vías. A su vez, el adaptarlas a las formas de innovación existentes en la vida contemporánea es menester para la adoptabilidad de las nuevas tecnologías.

La actividad legislativa destaca en los asuntos políticos puesto que es una fuente del derecho. El derecho es el mejor instrumento para la convivencia humana y social. La legislación es el lugar por excelencia de donde brota el derecho. Depositado en un poder legislativo, es ahí donde los actores políticos dan vida a la regulación y guía de los pasos que deben seguir los hombres y mujeres de la nación.

Dentro de los ordenamientos jurídicos se encuentran una serie de enunciados denominados principios, que tiene por objetivo el establecer una serie de normas y actuaciones que deben de seguir todas las autoridades y actores administrativos, políticos, jurídicos en el ámbito de sus competencias para ejercer la legislación. Estos Principios se encuentran en las leyes más importantes, como el principio de legalidad establecido en el artículo 16 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que indica el modo de actuar de la autoridad la cual será estrictamente apegada a las facultades que la ley le confiere, pues nunca puede actuar al margen de ella.

Otro principio por excelencia, a partir de la reforma en Derechos Humanos en 2011, es el Principio Pro Persona que vela por la protección más amplia a las personas justiciables, priorizando los instrumentos jurídicos y proteccionistas sobre cualquier otra situación que pueda ser intermediaria entre dichas actuaciones.

Al establecer el Principio Estructural con Perspectiva Sur se busca, como se precisó en líneas anteriores, la creación de una serie de normas y guías que acompañen a las autoridades y demás actores administrativos y ejecutivos en la implementación y aplicación del marco jurídico que contiene las infraestructuras, proyectos y obras públicas. La zona del sureste mexicano se ha visto afectada por diversos problemas sociales, tales como delincuencia, pobreza, falta de bienes y servicios indispensables para la satisfacción de necesidades básicas, insuficiencia en temas de salud pública entre otros muchos más. Sin embargo, la falta de una infraestructura suficiente y efectiva, obras innovadoras y de calidad también son un grave problema en la sociedad sureña. Al no contar con los elementos anteriormente mencionados, se recae en un desincentivo para el sector privado, que no encuentran una certeza patrimonial en sus recursos, lo que origina que gran parte de la inversión sea llevada a otras zonas del país, o incluso a zonas fuera de él. Este problema no pasa desapercibido puesto que una parte mayoritaria de la economía mexicana se sostiene de las inversiones que realizan las personas morales, sirviendo como generadoras de empleo, desarrollo de

técnicas empresariales innovadoras y, como no, un crecimiento en la calidad de vida de las zonas con mayor presencia industrial.

Entonces, se está frente a un problema de proporciones extraordinarias. Por falta de un correcto desarrollo en infraestructura y comunicación, se cae en una pérdida económica que se traduce en millones de pesos para la zona sur mexicana, generando a su vez, más pobreza y marginación social, cultural y educativa en la ciudadanía sureste.

La implementación de mejoras en carreteras, autopistas, puertos y aeropuertos sin duda alguna coloca en un escalafón de igualdad social a la zona sur. Es necesario que el enfoque hacia la priorización de las zonas más rezagadas del país sea urgente, y no debe de ser solo en un plano etéreo sino que debe de ser materializado con acciones por medio de políticas públicas y legislativas por parte del poder ejecutivo y del poder legislativo, que precisamente es lo que se busca con esta iniciativa.

Se procede a analizar y explicar el Principio Estructural con Perspectiva Sur, con base en su denominación.

- a. **Principio.** Conjunto de reglas de actuación que tienen por objetivo establecer la línea de acción de la administración pública federal y los demás actores que componen los tres poderes de la unión.
- b. **Estructural.** Se refiere a todo lo relativo a infraestructura de obras públicas y de comunicación tales como carreteras, autopistas, puertos, aeropuertos así como cualquier vía que sirva de comunicación, almacenamiento, enlace o de transporte o de cualquier servicio que tenga por objetivo la implementación económica, social y comercial.
- c. **Perspectiva Sur.** Se debe priorizar la construcción, mantenimiento e innovación de infraestructura de vías de comunicación o de impulso a la economía y comercio en la zona sureste del país. El rezago, como se explica en los “argumentos que la sustentan” es un hecho que no está a discusión, puesto

que está materializado y forma parte de la sociedad. Los problemas se deben de afrontar con acciones, y precisamente es esto lo que se busca con la presente iniciativa, incentivar a los poderes públicos para que ejerzan sus atribuciones en el ámbito de sus competencias.

La infraestructura y desarrollo en el sur de México

La región sur de México, comprendida por estados como Chiapas, Oaxaca, Guerrero, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, enfrenta desafíos estructurales significativos en su infraestructura de transporte y conectividad. Estos desafíos limitan su integración efectiva a los mercados nacionales e internacionales, obstaculizando el desarrollo económico y social de la región. A continuación, se presenta un análisis detallado de las problemáticas en los sectores de carreteras, aeropuertos, puertos, ferrocarriles y mercados.

1. Carreteras: Deterioro y Desconexión Territorial.

La infraestructura carretera es un componente esencial del desarrollo nacional. Sin embargo, en el sur del país, principalmente en estados como Chiapas, Oaxaca, Guerrero y Tabasco, se observa una profunda brecha en materia de conectividad terrestre, resultado de décadas de desigualdad estructural, falta de planeación territorial y desinversión pública sostenida. Esta realidad ha acentuado el aislamiento geográfico, económico y social de millones de mexicanos que habitan en estas regiones, perpetuando condiciones de pobreza, marginación y vulnerabilidad.

1.1 Rezago en la inversión y deterioro estructural

Durante el periodo 2020-2023, la inversión federal destinada a infraestructura carretera fue de 128,129 millones de pesos, cifra que representa una reducción del 13.2% en

comparación con el periodo 2016-2019. Este recorte presupuestal afectó particularmente a regiones con mayores necesidades, como el sur del país, donde tramos rurales e intermunicipales presentan condiciones críticas: asfaltado deficiente, baches recurrentes, puentes con riesgo de colapso, deslaves, señalización obsoleta o inexistente, y caminos sin pavimentar.

Esta situación es más grave en zonas rurales y de alta montaña, donde la conectividad depende exclusivamente de caminos vecinales que no reciben mantenimiento periódico. La ausencia de redes funcionales no solo limita la movilidad de personas y mercancías, sino que también reduce el acceso efectivo a servicios del Estado.

1.2 Consecuencias económicas y productivas

La precariedad en la infraestructura vial genera costos logísticos elevados para los productores locales, dificulta el comercio regional y nacional, y obstaculiza la atracción de inversiones. En regiones con vocación agrícola, artesanal, forestal y turística, el mal estado de los caminos impide una adecuada salida de productos, incrementa el desperdicio, y dificulta la integración a las cadenas de valor. Lo anterior disminuye la rentabilidad de las actividades productivas y desalienta el desarrollo de pequeñas y medianas empresas.

A esto se suma la falta de conectividad con los principales centros logísticos y de distribución del país, lo cual coloca al sur en desventaja competitiva frente a otras regiones con infraestructura moderna, intermodal y con mayor articulación con mercados nacionales e internacionales.

1.3 Problemáticas sociales asociadas al aislamiento territorial

El deterioro de la red carretera no solo representa un rezago técnico o financiero, sino que tiene impactos directos sobre la cohesión social, la seguridad humana y el bienestar colectivo:

- a) *Aislamiento a servicios básicos:* En muchas comunidades del sur, la precariedad de los caminos impide que la población acceda con regularidad a servicios de salud, educación y justicia. Los traslados a hospitales o centros escolares pueden implicar horas de camino o incluso días, dependiendo de las condiciones climáticas o del estado de los puentes y caminos.
- b) *Exclusión de pueblos indígenas:* Las regiones afectadas concentran una alta proporción de población indígena. La falta de conectividad profundiza su aislamiento cultural, político y económico, perpetuando patrones de exclusión histórica.
- c) *Migración forzada y desplazamiento interno:* La falta de oportunidades, la inseguridad alimentaria y la desconexión territorial han contribuido al incremento de flujos migratorios desde estas regiones, tanto hacia el norte del país como hacia Estados Unidos. A ello se suma el desplazamiento interno provocado por conflictos agrarios, presencia del crimen organizado y desastres naturales.
- d) *Crecimiento de economías informales e ilícitas:* La debilidad del Estado en zonas aisladas facilita la expansión de actividades ilícitas como el tráfico de personas, contrabando, tala ilegal y presencia de grupos delictivos que suplen funciones estatales mediante la cooptación social.
- e) *Vulnerabilidad ante desastres naturales:* La orografía y el clima de la región, caracterizados por lluvias intensas, deslaves y sismos frecuentes, hacen indispensable una infraestructura resiliente. Sin embargo, la falta de mantenimiento y prevención convierte los caminos en puntos de alto riesgo durante emergencias, dificultando la evacuación, el rescate y la asistencia humanitaria.

1.4 Desigualdad territorial: una deuda histórica

La desconexión territorial del sur no es un fenómeno reciente. Responde a un patrón de centralismo político y económico que ha priorizado la inversión en regiones con mayor densidad urbana o retorno económico a corto plazo. Mientras entidades del centro y norte han consolidado redes modernas de infraestructura, el sur permanece relegado, fragmentado y con una cobertura vial insuficiente.

Esta desigualdad reproduce y amplifica las brechas sociales existentes: regiones con baja conectividad suelen coincidir con los más altos índices de pobreza, desnutrición, analfabetismo, mortalidad materna e infantil, y violencia estructural. La exclusión territorial es, en sí misma, una forma de negación de derechos.

El deterioro de las carreteras y la desconexión territorial del sur mexicano constituyen uno de los principales obstáculos para la equidad nacional. Este rezago no puede seguir siendo atendido de manera superficial, intermitente o con fines clientelares. Se requiere una política pública robusta, territorializada y con enfoque de justicia social que reconozca que la infraestructura no solo conecta lugares, sino que también garantiza derechos y promueve dignidad.

2. Aeropuertos del sur de México, desigualdad regional y urgencia de modernización

La infraestructura aeroportuaria es uno de los ejes fundamentales para el desarrollo económico y social de un país. No solo facilita la conectividad regional, nacional e internacional, sino que actúa como catalizador del turismo, el comercio, la inversión extranjera y la inclusión territorial. En el caso del sur de México, una región históricamente marginada frente al desarrollo del norte y el centro, los aeropuertos han sido subutilizados, y sus instalaciones padecen la falta de modernización e integración con el resto de las redes de transporte. Esta situación limita el potencial transformador del sur del país, profundizando desigualdades estructurales ya existentes.

2.1 Subutilización y desequilibrio operacional

Según datos de la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), los aeropuertos del sur operan por debajo de su capacidad instalada, con una densidad de operaciones significativamente menor en comparación con los centros aeroportuarios del centro y norte del país. Por ejemplo, el Aeropuerto Internacional de Tuxtla Gutiérrez (Chiapas), que cuenta con infraestructura moderna y capacidad para atender a más de un millón de pasajeros anualmente, apenas reportó 850 mil pasajeros en 2023, mientras que aeropuertos como el de Monterrey superaron los 11 millones en el mismo periodo. Este patrón se repite en Oaxaca, Villahermosa, Campeche y Chetumal, donde las pistas, terminales y servicios auxiliares están muy por debajo de su potencial operativo.

La subutilización no solo representa una pérdida de oportunidades logísticas, sino que también refleja una política pública desarticulada en materia de transporte multimodal, desarrollo regional y promoción turística.

2.2 Falta de modernización: rezago y abandono relativo

Aunque algunos aeropuertos del sur han recibido inversiones en años recientes, estas han sido esporádicas y desiguales. La modernización se ha concentrado en terminales prioritarias o cercanas a proyectos federales como el Tren Maya. Sin embargo, muchos aeropuertos de carácter regional o con vocación turística, como el de Palenque o Ixtepec, continúan operando con instalaciones básicas, limitados servicios y una escasa conectividad aérea.

Los procesos de modernización también enfrentan retos estructurales. Según el Grupo Aeroportuario del Sureste (ASUR), las inversiones están sujetas a la rentabilidad inmediata, lo cual desfavorece a aeropuertos con baja demanda inicial. Además, las entidades estatales y municipales carecen de recursos suficientes para invertir en infraestructura aeroportuaria, lo que deja a muchas terminales en manos del deterioro progresivo.

2.3 Limitada conectividad y escasa integración multimodal

Uno de los grandes retos es la falta de integración entre los aeropuertos y otras redes de transporte terrestre y marítimo. Mientras que en el norte de México muchos aeropuertos están conectados por vías rápidas, ferrocarriles y sistemas logísticos industriales, en el sur persisten condiciones de aislamiento. Muchos aeropuertos están mal conectados con las ciudades a las que sirven, y en algunos casos, ni siquiera cuentan con servicios de transporte público eficientes.

Esta desconexión tiene implicaciones directas para sectores clave como el turismo. A pesar del enorme potencial de destinos como Huatulco, Palenque o Bacalar, su accesibilidad aérea sigue siendo limitada, lo que reduce el flujo de visitantes, encarece los viajes y resta competitividad frente a destinos mejor conectados como Cancún o Los Cabos.

2.4 Impacto en el desarrollo regional: más allá del transporte

La falta de desarrollo aeroportuario en el sur no es un problema aislado: es una expresión de la desigualdad estructural en la inversión pública y privada en infraestructura. La escasa conectividad aérea perpetúa el aislamiento económico de regiones rurales, dificulta la atracción de inversiones y frena la inclusión de territorios históricamente marginados. En consecuencia, se acentúan brechas sociales como la pobreza, la migración forzada y la dependencia de programas asistencialistas.

La posibilidad de transformar el sur de México pasa por romper este círculo vicioso. Invertir en aeropuertos modernos, seguros y bien conectados no solo atiende una necesidad logística: es una apuesta por la movilidad social, el desarrollo turístico, la integración productiva y la dignificación territorial.

2.5. Recomendaciones estratégicas

Implementar un plan nacional de modernización aeroportuaria regional, que no dependa solo del mercado sino de una visión de Estado orientada a la equidad territorial.

- ☐ Desarrollar paquetes de incentivos para aerolíneas, con el fin de abrir nuevas rutas en aeropuertos con baja densidad, pero alto potencial turístico o comercial.
- ☐ Integrar los aeropuertos con otros medios de transporte como trenes, autopistas y redes logísticas regionales.
- ☐ Fomentar la inversión mixta (pública y privada) en infraestructura aeroportuaria del sur, priorizando terminales estratégicas.
- ☐ Promover el desarrollo turístico con enfoque regional, vinculando aeropuertos con circuitos culturales, ecoturísticos y gastronómicos.

La situación de los aeropuertos en el sur de México es un reflejo del centralismo y la desigualdad estructural en el diseño de políticas públicas de infraestructura. La subutilización y el rezago en la modernización de estas instalaciones comprometen no solo la conectividad aérea, sino también las posibilidades reales de desarrollo de millones de mexicanos que habitan en esta región. Invertir en aeropuertos modernos, bien conectados y estratégicamente planificados es un paso fundamental para construir un país más equitativo, competitivo y con verdadero desarrollo regional.

3. Puertos del sur de México, sus oportunidades estratégicas desaprovechadas y el camino hacia la modernización

Los puertos de México, por su ubicación geográfica y su infraestructura, son claves para el comercio internacional, especialmente en una economía globalizada que depende cada vez más de rutas marítimas eficientes para el transporte de mercancías. Sin embargo, a pesar de la importancia estratégica de los puertos del sur del país, como Coatzacoalcos y Salina Cruz, estos aún no alcanzan su máximo potencial. Factores como la infraestructura deficiente, la falta de conectividad con redes terrestres y la escasa modernización de sus instalaciones limitan el crecimiento de estos puertos y, por ende, el desarrollo económico de las regiones aledañas.

En este contexto, la modernización de estos puertos y su integración con corredores logísticos multimodales son pasos fundamentales para aprovechar su ubicación estratégica, incrementar la competitividad nacional e impulsar el desarrollo económico del sur de México.

3.1 Puertos estratégicos con potencial inexplorado

México se encuentra en una posición geográfica privilegiada, al ser un puente entre los océanos Pacífico y Atlántico, lo que le otorga un papel fundamental en el comercio interoceánico. Sin embargo, no todos los puertos han logrado capitalizar esta ventaja. El puerto de Coatzacoalcos, ubicado en el estado de Veracruz, y el puerto de Salina Cruz, en Oaxaca, son ejemplos claros de infraestructura subutilizada que, a pesar de su potencial, enfrentan graves problemas de conectividad y modernización.

El puerto de Coatzacoalcos, por ejemplo, tiene la capacidad de mover millones de toneladas de carga anuales y se encuentra en una ubicación estratégica para la conectividad con el Golfo de México. Sin embargo, su desarrollo ha sido limitado por la falta de inversiones suficientes en infraestructura portuaria moderna, y su integración con redes terrestres y ferroviarias es deficiente. Esto ha resultado en una baja participación en el movimiento nacional de carga y en un limitado aprovechamiento de su potencial comercial.

El puerto de Salina Cruz, por su parte, es clave para el comercio transatlántico, especialmente para los estados del sur y sureste de México. Este puerto tiene la capacidad de servir como plataforma de exportación para productos del Istmo de Tehuantepec, pero su infraestructura también está rezagada, con deficiencias en las terminales de carga y en la conectividad con las principales rutas terrestres. Aunque la región del Istmo tiene un alto potencial industrial y comercial, el puerto no está aprovechando de manera óptima su ubicación estratégica para ser un punto clave de intercambio comercial.

3.2 La infraestructura como obstáculo principal

La falta de modernización de los puertos del sur ha sido una constante en las últimas décadas. A pesar de los esfuerzos aislados para mejorar su capacidad operativa, la infraestructura portuaria sigue siendo insuficiente y obsoleta. Según el Anuario Estadístico de los Puertos de México 2022, la baja participación de estos puertos en el movimiento nacional de carga es evidente, lo que refleja su subutilización y la falta de una estrategia integral que impulse su desarrollo.

Coatzacoalcos, por ejemplo, sigue operando con infraestructura portuaria antigua, con terminales que requieren ampliación y renovación. Las grúas y los sistemas de carga y descarga son obsoletos en comparación con puertos competidores a nivel internacional. Además, la falta de conexiones directas con ferrocarriles y redes carreteras eficientes limita su capacidad para ofrecer un servicio logístico rápido y económico.

Por otro lado, Salina Cruz enfrenta problemas similares, ya que su infraestructura portuaria ha estado desatendida durante años, y su capacidad de carga está subutilizada debido a la falta de inversiones en nuevas terminales y en la modernización de los sistemas de manejo de carga. Si bien existen proyectos en curso, la lentitud de su implementación sigue siendo un obstáculo para mejorar su competitividad.

3.3. Desconexión terrestre: un obstáculo al desarrollo regional

Uno de los principales factores que limita la competitividad de los puertos del sur de México es su falta de conexión eficiente con las redes terrestres y ferroviarias. Si bien Coatzacoalcos y Salina Cruz son puertos de gran importancia para el comercio marítimo, sus conexiones con el resto del país son insuficientes.

El puerto de Coatzacoalcos, aunque tiene acceso al sistema ferroviario, enfrenta serias deficiencias en cuanto a infraestructura ferroviaria moderna y servicios logísticos que permitan un intercambio fluido entre el puerto y los mercados nacionales e internacionales. La carretera transístmica que conecta Salina Cruz con Coatzacoalcos y Veracruz sigue siendo un cuello de botella para el transporte terrestre, lo que aumenta los costos logísticos y reduce la competitividad de la región.

La falta de un sistema ferroviario robusto que conecte a estos puertos con otros centros industriales clave en el sur y sureste de México limita su capacidad para mover mercancías de manera eficiente, lo que los pone en desventaja frente a otros puertos más integrados a redes de transporte modernas.

3.4 Oportunidades para la integración multimodal

Para aprovechar el potencial estratégico de los puertos del sur de México, es crucial integrar los puertos con otros modos de transporte, como el ferroviario y el carretero, en un sistema multimodal eficiente. Esta integración debe ser una prioridad para el gobierno federal, con el fin de facilitar el flujo de mercancías de manera rápida y económica. Además, se debe mejorar la infraestructura portuaria y crear un entorno logístico eficiente que no solo permita el tránsito de mercancías, sino también que atraiga inversiones extranjeras.

Una estrategia integral que contemple la construcción de nuevas terminales portuarias, la modernización de los sistemas de carga y descarga, y la integración de los puertos

con el sistema ferroviario y las principales rutas carreteras es fundamental para desbloquear el potencial de los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz. Estas inversiones no solo aumentarían el volumen de carga manejado, sino que también generarían empleo y mejorarían las condiciones de vida de las comunidades cercanas a los puertos.

Además, el proyecto del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, que busca conectar el Océano Pacífico con el Golfo de México a través de una red de infraestructura integrada, representa una oportunidad única para revitalizar los puertos del sur, como Salina Cruz, y mejorar la competitividad de los productos mexicanos en mercados internacionales.

Los puertos del sur de México, tienen un potencial estratégico invaluable para el desarrollo económico de la región y del país en su conjunto. Sin embargo, su subutilización y falta de modernización han limitado su capacidad de crecimiento y su competitividad. Invertir en la modernización de la infraestructura portuaria, mejorar la conectividad con las redes de transporte multimodal y fomentar el comercio internacional son pasos cruciales para desbloquear las oportunidades que estos puertos representan. Un compromiso serio con su desarrollo puede transformar al sur de México en un motor económico clave, generando empleo, reduciendo la pobreza y mejorando la competitividad del país en el comercio internacional.

4. Ferrocarriles del Sur de México, fragmentación de la red y vulnerabilidad operativa

El sistema ferroviario mexicano ha sido históricamente una pieza clave en el transporte de mercancías, especialmente en el contexto de un país tan vasto y diverso como México, donde las distancias entre las principales zonas productivas y los mercados nacionales e internacionales son considerables. Sin embargo, en el sur del país, la red

ferroviaria enfrenta desafíos importantes que limitan su cobertura, funcionalidad y competitividad.

Según la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (ARTF), uno de los mayores problemas que enfrenta el sistema ferroviario en el sur de México es la fragmentación de su infraestructura. Muchos de los tramos ferroviarios clave para conectar el sur con el resto del país no han sido modernizados ni ampliados significativamente en las últimas décadas. Esta situación ha ocasionado una caída en la eficiencia del servicio, lo que a su vez afecta el desarrollo económico de las regiones del sur y limita la competitividad del país en el mercado global.

A pesar de estos obstáculos, los proyectos emblemáticos como el Tren Maya y el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec buscan reactivar la conectividad ferroviaria en el sur de México. No obstante, estos proyectos enfrentan retos técnicos y sociales que dificultan su avance. En este contexto, es crucial analizar las debilidades actuales del sistema ferroviario en el sur, así como las oportunidades que los nuevos proyectos podrían generar si se enfrentan adecuadamente los retos subyacentes.

4.1 La fragmentación de la red ferroviaria en el sur de México

El sistema ferroviario en el sur de México está compuesto por una red discontinua que no conecta de manera efectiva todas las zonas productivas del país. La Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (ARTF) ha señalado que una de las principales deficiencias es la falta de modernización de los tramos estratégicos en los estados de Veracruz, Oaxaca, Chiapas y Tabasco, regiones clave para la economía del sur. Esta fragmentación de la red ferroviaria impide que el sur se integre de manera eficiente con los centros industriales y comerciales del norte y centro del país.

Por ejemplo, la red ferroviaria de Veracruz, uno de los principales puntos de entrada de mercancías a México, conecta parcialmente con el interior del país, pero muchas de sus líneas aún son de vía única y de baja capacidad, lo que limita su efectividad para el

transporte de grandes volúmenes de carga. A lo largo de estos tramos, las infraestructuras ferroviarias no han experimentado las mejoras necesarias para afrontar el crecimiento del comercio y las necesidades logísticas de los sectores productivos. La falta de interconexión entre las diferentes líneas ferroviarias regionales también hace que el transporte de mercancías sea más lento y costoso.

4.2 Bloqueos sociales y su impacto en la operación ferroviaria

Uno de los problemas más significativos que enfrenta el sistema ferroviario en el sur de México es la frecuencia de bloqueos sociales, que afectan la circulación de trenes y la entrega de mercancías. En estados como Veracruz, Oaxaca y Chiapas, los bloqueos realizados por comunidades locales, grupos sindicales y movimientos sociales son frecuentes y a menudo paralizan por completo la operación de los trenes.

Estos bloqueos, que ocurren principalmente como respuesta a demandas sociales, políticas o económicas, no solo interrumpen el transporte de mercancías esenciales, sino que también afectan la logística de las cadenas de suministro en el país. Las industrias dependientes del transporte ferroviario, como la minería, el petróleo y la agroindustria, experimentan retrasos significativos que impactan sus costos operativos y reducen su competitividad. Además, los bloqueos también afectan el transporte de productos perecederos y materias primas esenciales para diversas industrias, lo que puede generar un efecto negativo en la producción nacional y en el abastecimiento de productos a los mercados locales e internacionales.

Los bloqueos sociales son un reflejo de las tensiones sociales en el sur de México, donde las demandas de las comunidades no siempre son escuchadas por las autoridades locales y federales. Aunque es necesario garantizar el respeto a los derechos de las comunidades afectadas, también es urgente implementar estrategias que aseguren que las protestas no paralicen la economía regional.

4.0. Los Proyectos del Tren Maya y el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec

A pesar de las deficiencias del sistema ferroviario en el sur de México, existen proyectos emblemáticos que buscan mejorar la conectividad ferroviaria y transformar la infraestructura logística en la región. Dos de los proyectos más ambiciosos son el Tren Maya y el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

Tren Maya: Un Proyecto Integral para el Sureste de México

El Tren Maya, que conecta los estados del sureste de México (Yucatán, Quintana Roo, Campeche, Chiapas y Tabasco), es uno de los proyectos más importantes en materia de infraestructura ferroviaria en el sur del país. Su objetivo es impulsar el desarrollo turístico, económico y social de la región, conectando las zonas más importantes de la Península de Yucatán y el sureste mexicano. Sin embargo, el proyecto enfrenta una serie de retos tanto técnicos como sociales.

En términos técnicos, el Tren Maya requiere una modernización completa de la infraestructura ferroviaria existente, ya que muchas de las vías por las que circulará el tren están en mal estado y no cuentan con la capacidad suficiente para soportar la velocidad y el volumen de carga previsto. Además, el proyecto incluye la construcción de nuevas estaciones y terminales de carga, lo que implica una inversión significativa en la modernización de la infraestructura ferroviaria.

Desde el punto de vista social, el Tren Maya ha generado controversias debido a los impactos ambientales y sociales que podría tener en las comunidades locales, especialmente en los estados de Chiapas y Yucatán. Si bien se espera que el proyecto genere empleo y dinamice la economía local, también existe preocupación sobre los efectos que tendrá sobre las comunidades indígenas y rurales que viven en las áreas cercanas a la ruta del tren. En este sentido, es esencial que el gobierno federal y las autoridades locales trabajen de manera transparente y colaborativa con las comunidades afectadas para minimizar los impactos negativos.

Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec: Conectando los Océanos Pacífico y Atlántico

El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec es otro proyecto clave para mejorar la conectividad ferroviaria en el sur de México. Este proyecto busca construir una infraestructura multimodal que conecte el Océano Pacífico con el Golfo de México a través de un corredor ferroviario y carretero, lo que facilitaría el transporte de mercancías entre ambos océanos. Este corredor tiene un gran potencial para impulsar el comercio internacional y mejorar la competitividad de los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos, lo que a su vez podría generar empleo y desarrollo en la región del Istmo de Tehuantepec.

Sin embargo, el Corredor Interoceánico también enfrenta desafíos importantes. En primer lugar, se requieren grandes inversiones para modernizar las líneas ferroviarias existentes y construir nuevas rutas que conecten los puertos con el resto del país. Además, el proyecto debe superar los obstáculos sociales y ambientales que se presentan en las zonas de influencia del Istmo, donde existen comunidades con derechos de propiedad que deben ser respetados y tomados en cuenta en el proceso de desarrollo.

4.4 Retos y oportunidades: hacia una solución integral

A pesar de los esfuerzos por mejorar la infraestructura ferroviaria en el sur de México, el sistema sigue enfrentando una serie de retos que requieren soluciones integrales. La fragmentación de la red, la falta de modernización de los tramos clave y la vulnerabilidad de la operación ferroviaria debido a los bloqueos sociales son problemas que deben abordarse de manera urgente.

Para ello, es fundamental que los proyectos como el Tren Maya y el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec se desarrollen con un enfoque integral que no solo contemple la modernización de la infraestructura ferroviaria, sino también la

inclusión de las comunidades locales en los procesos de planificación y ejecución. Además, la colaboración entre los gobiernos federal, estatales y municipales, así como con los actores privados, será esencial para superar los obstáculos sociales y técnicos que aún persisten.

El sistema ferroviario en el sur de México es clave para el desarrollo económico y la integración del país. Sin embargo, la fragmentación de la red, la falta de modernización y los bloqueos sociales son problemas que limitan su efectividad y competitividad. Proyectos como el Tren Maya y el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec representan una oportunidad única para revitalizar la infraestructura ferroviaria del sur de México, pero su éxito dependerá de superar los retos sociales y técnicos que aún persisten.

Un enfoque integral que contemple la modernización de la infraestructura, la inclusión social y la colaboración entre todos los actores involucrados es fundamental para garantizar que el sistema ferroviario del sur de México cumpla con su potencial y juegue un papel clave en el desarrollo económico del país.

5. Inserción Comercial: Baja participación en el comercio internacional del sur de México

La inserción del sur de México en el comercio internacional representa uno de los retos estructurales más significativos del desarrollo regional. Mientras el país ha logrado consolidarse como una potencia exportadora a nivel global especialmente en sectores como la industria automotriz, aeroespacial, manufactura electrónica y agroindustria, esta bonanza ha sido desigualmente distribuida a lo largo del territorio nacional. Las entidades del sur, como Chiapas, Oaxaca, Guerrero y parte de Veracruz y Tabasco, se mantienen al margen de los principales circuitos de intercambio comercial global, lo que

limita sus oportunidades de crecimiento económico sostenido, generación de empleos formales y reducción de la pobreza.

Desigualdad Territorial en la Balanza Exportadora

Según datos de la Secretaría de Economía, en noviembre de 2024 México exportó un total de 52,069 millones de dólares, con un balance comercial positivo de 321 millones. Sin embargo, este desempeño se encuentra fuertemente concentrado en las regiones del norte y del Bajío, donde se ubican los principales corredores industriales y logísticos del país. Estados como Nuevo León, Chihuahua, Coahuila, Guanajuato, Querétaro y el Estado de México concentran la mayoría del valor exportado, apoyados por una infraestructura robusta, capital humano calificado y cercanía geográfica con los Estados Unidos, principal socio comercial.

En contraste, la región sur apenas participa en las estadísticas exportadoras, a pesar de contar con abundantes recursos naturales, un capital cultural diverso y un potencial agroalimentario considerable. El problema radica no solo en la falta de plataformas logísticas o infraestructura moderna, sino en la ausencia de una visión estratégica integral que articule capacidades productivas locales con cadenas globales de valor. Esta marginación estructural perpetúa una dependencia de subsidios, programas asistenciales y empleos informales, lo cual impide la construcción de un modelo de desarrollo autosostenido.

Causas de la Baja Inserción Comercial

El limitado involucramiento del sur en el comercio internacional se debe a múltiples factores interrelacionados:

Déficit de infraestructura logística: Las carreteras, puertos, aeropuertos y líneas férreas en el sur presentan rezagos históricos que dificultan la movilización eficiente de bienes hacia mercados nacionales e internacionales. El puerto de Salina Cruz, por ejemplo, opera muy por debajo de su potencial debido a la falta de conectividad con el

interior del país. Lo mismo ocurre con el puerto de Coatzacoalcos, que a pesar de ser estratégico, carece de una red ferroviaria operativa y moderna que lo vincule con centros industriales y agrícolas.

Fragmentación productiva: La estructura económica del sur está dominada por actividades primarias con bajo valor agregado, como la agricultura de subsistencia, la ganadería extensiva y la extracción forestal o minera no transformada. Esto limita la competitividad de la región frente a mercados que demandan bienes diferenciados, tecnificados y certificados bajo estándares internacionales.

Débil vinculación con tratados comerciales: Aunque México forma parte de diversos tratados de libre comercio (T-MEC, CPTPP, Alianza del Pacífico, entre otros), los beneficios de estos acuerdos no han permeado de forma homogénea. Las empresas del sur, especialmente las pequeñas y medianas, carecen de información, financiamiento, asesoría técnica y capacidades organizativas para integrarse a las dinámicas exportadoras.

Baja inversión extranjera directa (IED): La IED en el sur representa apenas una fracción del total nacional. La inseguridad, la falta de Estado de derecho en algunas zonas, la conflictividad social y la debilidad institucional han disuadido a inversionistas nacionales e internacionales de establecer operaciones en la región.

Ausencia de clústeres productivos: A diferencia del norte industrializado, donde operan parques tecnológicos y clústeres bien articulados, el sur carece de nodos productivos donde se concentren empresas, centros de investigación, universidades y proveedores especializados. Esta falta de ecosistemas impide escalar las capacidades productivas de manera articulada.

A pesar del escenario adverso, el sur de México tiene condiciones objetivas que podrían facilitar una mayor inserción comercial en el mediano y largo plazo. Para ello, es indispensable adoptar una estrategia de desarrollo regional orientada a la competitividad global y basada en cinco pilares fundamentales:

Inversión en infraestructura estratégica: Proyectos como el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, el Tren Maya y los polos de desarrollo del Programa para el Desarrollo del Istmo tienen el potencial de reconfigurar la logística regional. No obstante, deben acompañarse de inversiones complementarias en telecomunicaciones, energía, almacenamiento, transporte multimodal y servicios aduaneros.

Fomento de cadenas de valor regionales: Se requiere una política industrial activa que promueva la integración de las economías locales en cadenas de valor sectoriales, priorizando sectores como agroindustria, energías limpias, biotecnología, turismo sostenible y manufactura ligera. La tecnificación del campo, la certificación de productos y la industrialización de la producción agropecuaria pueden ser un detonante clave.

Atractivo fiscal y certeza jurídica: Para atraer inversión productiva al sur, es necesario establecer un entorno regulatorio predecible, con incentivos fiscales bien diseñados, garantías al cumplimiento de contratos y mecanismos de resolución de controversias eficaces. La consolidación del Estado de derecho es condición indispensable para cualquier proceso de integración económica.

Educación técnica y formación dual: La participación del sur en la economía global dependerá de su capacidad para formar talento humano competitivo. Se requiere una reforma educativa que articule a universidades, institutos tecnológicos y centros de capacitación con las necesidades del mercado internacional, fomentando carreras técnicas, bilingüismo y competencias digitales.

Diplomacia comercial regionalizada: El Gobierno Federal y las entidades federativas del sur deben impulsar una diplomacia económica activa que promueva los productos regionales en ferias internacionales, facilite misiones comerciales y establezca alianzas con contrapartes extranjeras. La internacionalización no debe entenderse solo como exportación de mercancías, sino como atracción de ideas, tecnologías, inversiones y redes de colaboración.

La baja participación del sur de México en el comercio internacional no es una casualidad, sino el resultado de décadas de exclusión territorial, debilidad institucional y falta de visión estratégica. Revertir esta situación no será inmediato, pero es posible si se construye una política de Estado que trascienda administraciones, se base en evidencia y ponga al desarrollo regional como prioridad nacional. Solo así el sur podrá convertirse en protagonista del crecimiento económico del país, contribuyendo a una integración comercial más justa, resiliente y sostenible.

El diagnóstico de la infraestructura, conectividad e inserción económica del sur de México revela un patrón persistente de rezago estructural, subutilización de activos estratégicos y marginación frente a los principales circuitos productivos y logísticos del país. Si bien en las últimas décadas el crecimiento económico nacional ha estado impulsado por la apertura comercial, la inversión extranjera directa y la modernización del norte y centro del país, estos beneficios no han sido compartidos de manera equitativa con las entidades del sur. Este fenómeno ha generado una profunda asimetría territorial que se traduce en desigualdad socioeconómica, baja competitividad, vulnerabilidad institucional y deterioro del tejido social.

Desde una perspectiva técnica, el sur enfrenta limitaciones críticas en cada uno de los elementos clave del sistema económico moderno: infraestructura de transporte insuficiente, puertos y aeropuertos con bajo rendimiento logístico, red ferroviaria fragmentada y expuesta a conflictos sociales, así como baja capacidad de integración a cadenas globales de valor. Estas fallas estructurales no solo frenan la competitividad de

la región, sino que también encarecen la operación de empresas locales, reducen el atractivo para la inversión y perpetúan un modelo económico dependiente del gasto público y los subsidios asistenciales.

A nivel social, la consecuencia de este rezago es profunda: los estados del sur concentran los más altos niveles de pobreza multidimensional, informalidad laboral, migración forzada y conflictos agrarios o comunitarios vinculados a la falta de oportunidades. Las poblaciones indígenas, campesinas y rurales, que son mayoría en varias entidades del sur, enfrentan una exclusión histórica de los beneficios del desarrollo, agravada por políticas públicas que, en muchas ocasiones, han sido asistenciales, desarticuladas o ajenas a sus realidades locales.

Por ello, es imperativo construir una estrategia nacional de desarrollo regional que haga del sur de México una prioridad estructural, no solo como un acto de justicia social, sino como una condición necesaria para el crecimiento sostenido y equilibrado del país. Esta estrategia debe trascender periodos gubernamentales y orientarse a largo plazo, con instrumentos técnicos claros, metas verificables y una gobernanza efectiva con participación de los tres órdenes de gobierno, la iniciativa privada, la academia y las comunidades.

La clave no es únicamente invertir más, sino invertir mejor, identificando proyectos estratégicos que generen efectos multiplicadores, impulsando sectores con vocación productiva regional (como la agroindustria, energía renovable, turismo sostenible o biotecnología) y garantizando que el desarrollo económico se traduzca en bienestar tangible para las comunidades. Asimismo, se deben atender las condiciones sociales subyacentes: educación pertinente, salud integral, seguridad jurídica para la tenencia de la tierra, inclusión digital y acceso efectivo a financiamiento para las micro y pequeñas empresas.

El sur de México no debe ser visto como un territorio “problema”, sino como una región con enorme potencial económico, ecológico, geopolítico y cultural, cuya activación podría redefinir la posición de México en el comercio mundial, equilibrar las disparidades regionales y consolidar una economía más resiliente y justa. Postergar su desarrollo no solo es moralmente inaceptable, sino económicamente ineficiente. Es momento de asumir con seriedad y responsabilidad el desafío de integrar al sur a la agenda de futuro de la nación.

La presente iniciativa, se configura de manera indirecta con una problemática desde la perspectiva de género, si bien no se visualiza de forma directa, es bien sabido, que en zonas que se encuentran en vías de desarrollo, uno de los sectores más vulnerables para desarrollarse como individuos son las mujeres.

En ese sentido, al potencializar la zona sur de la República Mexicana, con mejoras de infraestructura, no se piensa solamente en aspectos económicos, se busca que uno de los principales destinatarios sean los habitantes y puntualmente las mujeres, para que, ellas puedan tener facilidades de desarrollo en ámbitos tanto profesionales, económicos y culturales.

De conformidad con la Agenda 2030, y diversos planes de gobierno tanto federal, estatal y municipal, en la nueva forma de consolidar la administración pública, todos los proyectos públicos deben ser integrales, es decir, que beneficien de forma simultánea a las personas, especialmente aquellas que se hallen en vulnerabilidad o riesgo de discriminación.

LEY DE OBRAS PÚBLICAS Y SERVICIOS RELACIONADOS CON LAS MISMAS

TÍTULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO ÚNICO

TEXTO ORIGINAL	TEXTO PROPUESTO
<i>Artículo 1. La presente Ley es de orden público y tiene por objeto reglamentar la aplicación del artículo 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de contrataciones de obras</i> <i>públicas, así como de los servicios relacionados con las mismas, que realicen:</i> (...) (...) (...) (...) (...) (...) (...) <i>Las dependencias y entidades abstendrán de crear fideicomisos, otorgar mandatos, o celebrar actos o cualquier tipo de contratos, evadan lo previsto en este ordenamiento</i>	<i>Artículo 1. La presente Ley es de orden público y tiene por objeto reglamentar la aplicación del artículo 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de contrataciones de obras</i> <i>públicas, así como de los servicios relacionados con las mismas, que realicen:</i> (...) (...) (...) (...) (...) (...) (...) <i>Las dependencias y entidades se abstendrán de crear fideicomisos, otorgar mandatos, o celebrar actos o cualquier tipo de contratos, que evadan lo previsto en este ordenamiento</i>

.....	<i>Las obras públicas y servicios relacionados con las mismas deben de regirse por el Principio Estructural con Perspectiva Sur. Dicho principio establece la priorización de construcción y modernización de infraestructura, como carreteras, puertos, aeropuertos y ferrocarriles, que conecten la zona sur con mercados nacionales e internacionales.</i>
-------	---

LEY DE INFRAESTRUCTURA DE LA CALIDAD

LIBRO PRIMERO

DEL SISTEMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA DE LA CALIDAD

TÍTULO PRIMERO

DISPOSICIONES PRELIMINARES

Capítulo II

Definiciones y Principios de esta Ley

TEXTO ORIGINAL	TEXTO PROPUESTO
<i>Artículo 5. El Sistema Nacional de Infraestructura de la Calidad, se sustenta en los siguientes principios generales:</i>	<i>Artículo 5. El Sistema Nacional de Infraestructura de la Calidad, se sustenta en los siguientes principios generales:</i>

I. (...)	I. (...)
II. (...)	II. (...)
III. (...)	III. (...)
IV. (...)	IV. (...)
V. (...)	V. (...)
VI. (...)	VI. (...)
VII. (...)	VII. (...)
VIII. (...)	VIII. (...)
IX. (...)	IX. (...)
X. (...)	X. (...)
XI. (...)	XI. (...)
XII. (...)	XII. (...)
XIII. (...)	XIII. (...)
.....	XIV; El Sistema Nacional de Infraestructura de la Calidad deben de regirse por el Principio Estructural con Perspectiva Sur. Dicho principio establece la priorización de construcción y modernización de infraestructura, como carreteras, puertos, aeropuertos y ferrocarriles, que conecten la zona sur con mercados nacionales e internacionales.

Y DESARROLLO URBANO

TÍTULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo Segundo Principios

TEXTO ORIGINAL	TEXTO PROPUESTO
<i>Artículo 4. La planeación, regulación y gestión de los asentamientos humanos,</i> <i>Centros de Población y la ordenación territorial, deben conducirse en apego a los siguientes principios de política pública:</i> <i>I. (...)</i> <i>II. (...)</i> <i>III. (...)</i> <i>IV. (...)</i> <i>V. (...)</i> <i>VI. (...)</i> <i>VII. (...)</i> <i>VIII. (...)</i> <i>IX. (...)</i>	<i>Artículo 4. La planeación, regulación y gestión de los asentamientos humanos,</i> <i>Centros de Población y la ordenación territorial, deben conducirse en apego a los siguientes principios de política pública:</i> <i>I. (...)</i> <i>II. (...)</i> <i>III. (...)</i> <i>IV. (...)</i> <i>V. (...)</i> <i>VI. (...)</i> <i>VII. (...)</i> <i>VIII. (...)</i> <i>IX. (...)</i>

^ (...) 	X. (...) <i>XI; La infraestructura en los Asentamientos Humanos deben de regirse por el Principio Estructural con Perspectiva Sur. Dicho principio establece la priorización de construcción y modernización infraestructura, como carreteras, puertos, aeropuertos y ferrocarriles, que conecten a zona sur con mercados nacionales e internacionales.</i>
-------------------------------	--

LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

TITULO SEGUNDO DE LOS CAMINOS Y PUENTES

CAPITULO UNICO DE LA CONSTRUCCION, CONSERVACION Y EXPLOTACION DE LOS CAMINOS Y PUENTES

TEXTO ORIGINAL	TEXTO PROPUESTO

Artículo 22. Es de utilidad pública la construcción, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes. La Secretaría por sí, o a petición de los interesados, efectuará la compraventa o promoverá la expropiación de los terrenos, construcciones y bancos de material necesarios para tal fin. La compraventa o expropiación se llevará a cabo conforme a la legislación aplicable. En el caso de compra venta, ésta podrá llevarse a cabo a través de los interesados, por

cuenta de la Secretaría. Los terrenos y aguas nacionales así como los materiales existentes en ellos, podrán ser utilizados para la construcción, conservación y mantenimiento de caminos y puentes conforme a disposiciones legales.

.....

Artículo 22. Es de utilidad pública la construcción, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes. La Secretaría por sí, o a petición de los interesados, efectuará la compraventa o promoverá la expropiación de los terrenos, construcciones y bancos de material necesarios para tal fin. La compraventa o expropiación se llevará a cabo conforme a la legislación aplicable. En el caso de compra venta, ésta podrá llevarse a cabo a través de los interesados, por

cuenta de la Secretaría. Los terrenos y aguas nacionales así como los materiales existentes en ellos, podrán ser utilizados para la construcción, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes conforme a las disposiciones legales.

La construcción y conservación de caminos y puentes deben de regirse por el Principio Estructural con Perspectiva Sur. Dicho principio establece la priorización de

	<i>construcción y modernización infraestructura, como carreteras, puertos, aeropuertos y ferrocarriles, que conecten a zona sur con mercados nacionales e internacionales.</i>
--	--

Por lo anteriormente expuesto y fundado someto a consideración de esta soberanía la siguiente iniciativa con proyecto de:

DECRETO POR LA QUE SE ADICIONA UN PÁRRAFO NOVENO AL ARTÍCULO 1º DE LA LEY DE OBRAS PÚBLICAS Y SERVICIOS RELACIONADOS CON LAS MISMAS; SE ADICIONA UNA FRACCIÓN XIV AL ARTÍCULO 5 DE LA LEY DE INFRAESTRUCTURA DE LA CALIDAD; SE ADICIONA UNA FRACCIÓN XI AL ARTÍCULO 4 DE LA LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO; SE ADICIONA UN PÁRRAFO CUARTO AL ARTÍCULO 22 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL; TENDIENTES A ESTABLECER EL PRINCIPIO DE “EQUILIBRIO ESTRUCTURAL CON PERSPECTIVA SUR” CON EL PROPÓSITO DE COMBATIR EL REZAGO SOCIAL E INFRAESTRUCTURAL QUE SE VIVE EN EL SURESTE MEXICANO.

ARTÍCULO PRIMERO.- Se reforman el artículo 1 Ley De Obras Públicas Y Servicios Relacionados Con Las Mismas para quedar como sigue:

Artículo 1. La presente Ley es de orden público y tiene por objeto reglamentar la aplicación del artículo 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de contrataciones de obras públicas, así como de los

servicios relacionados con las mismas, que realicen:

(...)

Las dependencias y entidades se abstendrán de crear fideicomisos, otorgar mandatos, o celebrar actos o cualquier tipo de contratos, que evadan lo previsto en este ordenamiento

Las obras públicas y servicios relacionados con las mismas deben de regirse por el Principio Estructural con Perspectiva Sur. Dicho principio establece la priorización de construcción y modernización de infraestructura, como carreteras, puertos, aeropuertos y ferrocarriles, que conecten la zona sur con mercados nacionales e internacionales.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Se reforma el artículo 5 de la Ley de Infraestructura de la Calidad para quedar como sigue:

Artículo 5. El Sistema Nacional de Infraestructura de la Calidad, se sustenta en los siguientes principios generales:

I. (...)

II. (...)

III. (...)

IV. (...)

V. (...)

VI. (...)

VII. (...)

VIII. (...)

IX. (...)

X. (...)

XI. (...)

XII. (...)

XIII. (...)

XIV; El Sistema Nacional de Infraestructura de la Calidad deben de regirse por el Principio Estructural con Perspectiva Sur. Dicho principio establece la priorización de construcción y modernización de infraestructura, como carreteras, puertos, aeropuertos y ferrocarriles, que conecten la zona sur con mercados nacionales e internacionales.

ARTÍCULO TERCERO.- Se reforma el artículo 4 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para quedar como sigue:

Artículo 4. La planeación, regulación y gestión de los asentamientos humanos, Centros de Población y la ordenación territorial, deben conducirse en apego a los siguientes principios de política pública:

- I. (...)
- II. (...)
- III. (...)
- IV. (...)
- V. (...)
- VI. (...)
- VII. (...)
- VIII. (...)
- IX. (...)
- X. (...)

XI; La infraestructura en los Asentamientos Humanos deben de regirse por el Principio Estructural con Perspectiva Sur. Dicho principio establece la priorización de construcción y modernización de infraestructura, como carreteras, puertos, aeropuertos y ferrocarriles, que conecten a zona sur con mercados nacionales e

internacionales.

ARTÍCULO CUARTO.- Se reforman el artículo 22 Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal para quedar como sigue:

Artículo 22. Es de utilidad pública la construcción, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes. La Secretaría por sí, o a petición de los interesados, efectuará la compraventa o promoverá la expropiación de los terrenos, construcciones y bancos de material necesarios para tal fin. La compraventa o expropiación se llevará a cabo conforme a la legislación aplicable. En el caso de compra venta, ésta podrá llevarse a cabo a través de los interesados, por cuenta de la Secretaría. Los terrenos y aguas nacionales así como los materiales existentes en ellos, podrán ser utilizados para la construcción, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes conforme a las disposiciones legales.

La construcción y conservación de caminos y puentes deben de registrarse por el Principio Estructural con Perspectiva Sur. Dicho principio establece la priorización de construcción y modernización de infraestructura, como carreteras, puertos, aeropuertos y ferrocarriles, que conecten a zona sur con mercados nacionales e internacionales.

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Federación*. A partir de dicha fecha, todas las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal deberán adoptar las medidas necesarias para asegurar la progresiva incorporación del Principio de Equilibrio Estructural con Perspectiva Sur en la planeación, ejecución, evaluación y contratación de obras públicas, servicios relacionados con las mismas,

infraestructura de calidad, asentamientos humanos y construcción o mantenimiento de caminos y puentes.

SEGUNDO. Dentro de los 180 días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, las Secretarías de:

- Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT)
- Hacienda y Crédito Público,
- Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU),
- Economía,
- Medio Ambiente y Recursos Naturales, así como los organismos coordinados y descentralizados de los sectores involucrados,

Deberán armonizar sus reglamentos, normas oficiales, lineamientos técnicos, metodologías de evaluación, programas sectoriales, institucionales y especiales, para incorporar de manera explícita el Principio de Equilibrio Estructural con Perspectiva Sur como criterio obligatorio en sus procesos de planeación y priorización de infraestructura.

TERCERO. La SICT, en coordinación con la SEDATU, la Secretaría de Economía, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, los gobiernos estatales del sur-sureste y los organismos públicos descentralizados competentes, deberá elaborar e implementar, en un plazo máximo de 12 meses, el Programa Nacional de Infraestructura Estratégica con Perspectiva Sur (PNIEPS).

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 01 de diciembre del 2025.



DIPUTADO ERNESTO SÁNCHEZ RODRÍGUEZ

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE ECONOMÍA CIRCULAR

Quienes suscriben, Diputadas y Diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, integrante de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta Asamblea la presente **INICIATIVA PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE ECONOMÍA CIRCULAR**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece en su artículo 4º que *"Toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar. El Estado garantizará el respeto a este derecho. El daño y deterioro ambiental generará responsabilidad para quien lo provoque en términos de lo dispuesto por la ley"*.

Asimismo, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, señala en su Artículo 32 Bis, fracción II que a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales le corresponde formular, conducir y evaluar la política en materia de recursos naturales, siempre que no estén encomendados expresamente a otra dependencia; así como en materia de ecología, saneamiento ambiental, agua, regulación ambiental del desarrollo urbano y de la actividad pesquera, con la participación que corresponda a otras dependencias y entidades.

En cuanto a la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los residuos menciona en su Artículo 7 como facultades de la Federación:

I. Formular, conducir y evaluar la política nacional en materia de residuos;

XI. Promover, en coordinación con los gobiernos de las entidades federativas, de los municipios, de otras dependencias y entidades involucradas, la creación de infraestructura para el manejo integral de los

residuos con la participación de los inversionistas y representantes de los sectores sociales interesados;

XX. Diseñar y promover mecanismos y acciones voluntarias tendientes a prevenir y minimizar la generación de residuos, así como la contaminación de sitios;

XXI. Diseñar y promover, ante las dependencias competentes, el establecimiento y aplicación de incentivos económicos, fiscales, financieros y de mercado, que tengan por objeto prevenir o evitar la generación de residuos; su valorización; su gestión integral y sustentable, así como prevenir la contaminación de sitios por residuos y, en su caso, su remediación;

XXV. Convocar a entidades federativas y municipios, según corresponda, para el desarrollo de estrategias conjuntas en materia de residuos que permitan la solución de problemas que los afecten;

XXVI. Las demás que se establezcan en este y otros ordenamientos jurídicos que resulten aplicables.

El cuidado del medio ambiente debe basarse en un principio biocéntrico, es decir, en el respeto a la vida, no sólo a la del ser humano, sino la de todos los seres a través de la armonía con el entorno y no por encima de éste.

La presión demográfica, el desarrollo económico y, en los últimos años, la rápida urbanización y la aceleración tecnológica, han sido los principales impulsores de las modificaciones ambientales. De acuerdo con el informe sobre el Estado de la Población Mundial 2019 de la Organización de las Naciones Unidas, en este año la población mundial alcanzó los 7,715 millones de personas³ y se espera que para 2050 este número ascienda a 9,772 millones.¹

La Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) subraya que el suelo es un recurso finito y que se requiere de

¹ United Nations Department of Economic and Social Affairs/Population División (UNDESA); *World Population Prospects: The 2017 Revision. Key Findings and Advance Tables*, New York, 2017, p. 1. [en línea] [fecha de consulta: 22 de agosto de 2019]. Disponible en: <http://bit.ly/2IDUiQT>

aproximadamente 1000 años para formar un centímetro de capa arable superficial. La Resolución de Naciones Unidas en la cual se designa el 5 de diciembre como el Día Internacional del Suelo precisa que “la sostenibilidad de los suelos es fundamental para afrontar las presiones de una población cada vez mayor”.²

Aproximadamente el 95% de los alimentos se producen directa o indirectamente en los suelos. De continuar con la tasa actual de degradación se ve amenazada la capacidad de satisfacer las necesidades primordiales de futuras generaciones. Si las tendencias de la población mundial y el consumo de alimentos se mantienen al ritmo actual, para el año 2050 el mundo requerirá 60% más de productos alimenticios.

Según el informe 2018 de la FAO “La contaminación del suelo, una realidad oculta”, los principales factores de la contaminación de este recurso natural fueron en un inicio, las guerras, la industrialización, la extracción minera, así como la intensificación agrícola. Actualmente, han contribuido de manera negativa, los accidentes de origen nuclear, las pruebas atómicas, los desechos industriales, desechos domésticos, ganaderos y urbanos; fertilizantes químicos, herbicidas, plaguicidas; la utilización de productos derivados del petróleo; así como los contaminantes emergentes como los productos farmacéuticos, contaminantes biológicos, la basura electrónica y los plásticos.

Las consecuencias de esto se han presentado de forma silenciosa, empobreciendo el ecosistema, disminuyendo la capacidad de filtrado, provocando desertificación y sequía, vulnerando la seguridad alimentaria y poniendo en riesgo la salud humana.

En cuanto a la contaminación del aire, en el estudio sobre la calidad del aire y salud, publicado en mayo de 2018, la Organización Mundial de la Salud, señala que el 90% de los habitantes del planeta respira aire

² Resolución A/RES/68/232 aprobada por la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas el 20 de diciembre de 2013 sobre la base del informe de la Segunda Comisión (A/68/444), [en línea] [fecha de consulta: 22 de agosto de 2019]. Disponible en: <http://bit.ly/2wP6cBM>

contaminado, lo que provoca alrededor de 7 millones de muertes al año, de las cuales casi 300,000 son de menores de 5 años; importante señalar que el 91% de estos fallecimientos han dado en países de renta baja y media.

El principal factor de riesgo a la salud son las partículas de 2.4 micrones o menos de diámetro (PM2.5) que son los causantes de enfermedades cardio y cerebrovasculares, cáncer de pulmón y neumopatías crónicas y agudas como el asma.

Respecto a la contaminación del agua, debemos detenernos a considerar que el agua es el núcleo del desarrollo sostenible, económico, social y energético; que tiene un papel preponderante en la producción de alimentos, en el desarrollo de los ecosistemas y es esencial para la sobrevivencia humana. El agua, como lo establece Naciones Unidas, es una cuestión de derecho, derecho a disponer de ella con suficiencia, saludable, aceptable, físicamente accesible y asequible para su uso personal y doméstico.

La contaminación por actividad humana principalmente en los océanos y las costas, a través de desechos orgánicos (microorganismos patógenos, residuos industriales o agrícolas) y contaminación con químicos artificiales (pesticidas, medicamentos humanos o para animales, cualquier tipo de basura doméstica e industrial) ha provocado calentamiento y acidificación, la contaminación de los mares y océanos conlleva a la pérdida de ecosistemas marinos, a la muerte de arrecifes de coral y reduce los recursos biológicos marinos y costeros.

Por otro lado, la liberación de Gases de Efecto Invernadero (GEI) estimula el aumento del nivel del mar, la acidificación y el cambio de temperatura de los océanos, lo cual, entre otros factores, pone en riesgo a los pequeños Estados Insulares, así como a las ciudades costeras.

En cuanto a la diversidad biológica, los altos índices de contaminación han desencadenado un importante proceso de extinción de especies poniendo en riesgo la integridad del planeta y la capacidad de éste para satisfacer las necesidades humanas. La resiliencia de los ecosistemas ha ido disminuyendo peligrosamente.

La Organización de Naciones Unidas, diferentes organizaciones ambientalistas e instituciones académicas han señalado las graves causas de la contaminación y la amenaza de sobrevivencia del planeta y los seres que habitamos en él.

La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, constituye el principal instrumento por medio del cual los Estados se comprometen a atender las causas de la afectación al medio ambiente.

Diferentes acuerdos internacionales como la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), el protocolo de Kioto y el Acuerdo de París, todos suscritos y ratificados por México, han marcado la pauta de acción sobre el clima y el medio ambiente.

En la Cumbre sobre Acción Climática ONU 2019, celebrada el 23 de septiembre de 2019 en la ciudad de Nueva York, Estados Unidos de América, se hizo un llamado a “presentar planes concretos y realistas para mejorar sus contribuciones a nivel nacional para 2020, siguiendo la directriz de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero un 45 % en los próximos diez años y a cero para 2050”, a través de la transformación completa de las economías y con la participación de las diferentes instancias gubernamentales, la iniciativa privada, la sociedad civil, autoridades y comunidades locales.

El objetivo, contar con la planificación de políticas y acciones enfocadas a una transición global hacia las energías renovables, la creación de infraestructuras y ciudades sostenibles y resilientes, ordenamiento sostenible en la agricultura, océanos y bosques; y movilización en fuentes de financiamiento público y privado hacia una economía de emisiones cero.

El deterioro ambiental que presenta el planeta en la actualidad guarda relación directa con el modelo de producción y consumo acelerados que la humanidad ha alcanzado, a causa de que, en esa lógica de consumo, no existe una correcta gestión y aprovechamiento de los residuos que generamos.

En la cotidianeidad, productos que van desde empaques de alimentos y bebidas, cubertería de un solo uso, salsas, bandejas de fruta, hasta artículos

de higiene como recipientes de pasta de dientes, botellas de champú o de jabón para el lavaplatos, la cantidad de residuos que generamos son desproporcionados. Sus consecuencias, son dramáticas y ni siquiera el reciclaje parece haber brindado una solución efectiva. Según Greenpeace, solo un 25% de lo que consumimos se recupera. "Es un sistema insuficiente. Debemos cambiar los hábitos", se debe emplear desde la organización ecologista".³

En esta vorágine de úsese y tírese, sólo en Latinoamérica, cada persona produce un kilo de basura al día y la región en su conjunto, aproximadamente 541,000 toneladas diarias, lo que representa alrededor de un 10% de la basura mundial.⁴

Por otro lado, el 45% de las frutas y vegetales que se cosechan en todo el mundo se desperdician, cantidad equivalente a 3,700 millones de manzanas. También se desperdicia el 30% de los cereales, o 763,000 millones de cajas de pasta, y de los 263 millones de toneladas de carne que se producen mundialmente cada año, se pierde el 20%, el equivalente a 75 millones de vacas. En total, según cifras del Fondo de la ONU para la Alimentación y la Agricultura (FAO), se pierden 1,300 millones de toneladas de comida producida para el consumo humano, un tercio del total.⁵

Cada minuto se compran un millón de botellas de plástico y, al año, se usan 500.000 millones de bolsas. Casi una tercera parte de todos los envases de plástico salen de los sistemas de alcantarillado y ocho millones de toneladas acaban en los océanos cada año, amenazando a la vida marina.⁶

³ ALBERTO G. PALOMO, Reciclar no es suficiente, México, Diario EL PAÍS. [en línea] [fecha de consulta: 17 de octubre de 2019]. Disponible en: <https://bit.ly/2O4sszs>

⁴ Noticias ONU, "¿Qué es la economía circular y cómo cuida del medio ambiente?", publicado el 12 de diciembre de 2018. [en línea] [fecha de consulta: 24 de octubre de 2019]. Disponible en: <http://bit.ly/2NeYA3e>

⁵ Noticias ONU, "El desperdicio de comida, una oportunidad para acabar con el hambre", publicado el 10 de octubre de 2018. [en línea] [fecha de consulta: 24 de octubre de 2019]. Disponible en: <http://bit.ly/31FAUu8>

⁶ Noticias ONU, "Compromiso mundial para reducir los plásticos de un solo uso", publicado el 15 de marzo de 2019. [en línea] [fecha de consulta: 24 de octubre de 2019]. Disponible en: <http://bit.ly/2pdSuYT>

En el ámbito de los residuos electrónicos, según estimaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, actualmente en el mundo se desechan cerca de 50 millones de toneladas al año, que es el equivalente en peso al de todos los aviones comerciales que se han fabricado hasta la fecha o al de suficientes torres Eiffel para ocupar toda la isla de Manhattan, que tiene 87,5 kilómetros cuadrados de extensión y sólo se recicla formalmente el 20% de esos desperdicios.⁷

Continuar con un paradigma económico lineal caracterizado por la producción, consumo y desecho, representa un escenario insostenible desde el punto de vista de la salud medioambiental, y es en este contexto, en donde surge el concepto de Economía Circular.

La economía circular es un sistema económico cuyo postulado es conseguir que los productos y sus componentes mantengan su utilidad y valor, constituyendo un círculo continuo de desarrollo sustentable en la conserva y mejora del capital natural, optimización y mínima utilización de los recursos finitos.

La economía circular está basada en tres principios: Preservar y mejorar el capital natural, optimizar el uso de los recursos; y fomentar la eficacia del sistema. Una de las principales directrices de la economía circular es lograr que los productos, materiales y recursos tengan una vida más larga y que no sean destruidos, sino reutilizados, con esto, se lograría eliminar un gran porcentaje de la emisión de CO₂ que se produce actualmente.

⁷ Noticias ONU, "Luchar contra los desperdicios electrónicos a través de un nuevo sitio web", publicado el 4 de junio de 2019. [en línea] [fecha de consulta: 24 de octubre de 2019]. Disponible en: <http://bit.ly/2MLCBCf>



Fuente: : El Economista, "Hacia una economía circular", edición en línea, publicado el 27 de octubre de 2017. [en línea] [fecha de consulta: 28 de octubre de 2019]. Disponible en: <http://bit.ly/2pYMAIv>

La importancia de contar con una economía circular permite allanar el camino hacia la calidad ambiental, el crecimiento económico y la equidad social; la implementación de una economía circular genera beneficios en la reutilización de materiales y energía, reduciendo los impactos perjudiciales a la salud de las generaciones actuales y futuras. El transitar hacia una economía circular proporciona una visión integrada de toda una cadena de valor que incluye productos y servicios.

Para lograr una implementación absoluta de la economía circular, es necesario involucrar a los diferentes sectores de la producción, desde aquellos que tenemos que ver con la norma, hasta los que adquieren el producto terminado, se trata de un cambio sistémico cuya aplicabilidad es transversal.

La adopción de la norma a la Economía Circular implica fuertes cambios sociales y económicos, por lo que es importante evaluar su implementación y contar con la participación fundamental de los tres órdenes de gobierno, la sociedad civil y la industria.

Diversos países en todas las regiones del mundo han realizado acciones y tomado medidas, congruentes con los principios de la economía circular,

reconociendo que no sólo es una política económica sustentable, sino que además genera riqueza y desarrollo social. Según estimaciones de la ONU, la economía circular podría reducir hasta un 99% los desechos de algunos sectores industriales y un 99% de sus emisiones de gases de efecto invernadero, ayudando así a proteger el medio ambiente y combatir el cambio climático.

En este sentido, algunos países han transitado hacia un modelo de economía circular con la intención de reducir los desperdicios, de explotar racionalmente los recursos, cuidar el medio ambiente, generar riqueza de los desperdicios y crear un mayor número de empleos.

España ha centrado la mayoría de sus políticas en un aspecto de la economía circular: los residuos. No sólo en lo referente a gestión, sino también hace hincapié en la reparabilidad de los productos y la lucha contra la obsolescencia programada, así como la conversión de los residuos en recursos.

El Plan Estatal Marco de Gestión de Residuos (PEMAR) 2016-2022¹⁷ tiene el objetivo de convertir a España en una sociedad eficiente en el uso de los recursos, que avance hacia una economía circular, lo cual se ve reflejado en la aplicación del principio de jerarquía de residuos.

También destaca la Estrategia de Bioeconomía Horizonte 2030¹⁸ del Ministerio de Economía y Competitividad, que incorpora sectores como el agroalimentario, los bioproductos industriales, el de la bioenergía obtenida de la biomasa o el de los servicios asociados a los entornos rural estando aún pendientes los programas para reducir el desperdicio de alimentos. Con esa estrategia, el gobierno español busca impulsar la actividad económica y mejorar la sostenibilidad promoviendo el desarrollo y aplicación de tecnologías generadas mediante la colaboración entre la ciencia y tecnología y las empresas españolas. También se contempla el desarrollo de nuevos sectores industriales y las nuevas capacitaciones profesionales.

Con el fin de impulsar la transición hacia un modelo de economía, en septiembre de 2017 el gobierno español lanzó una jornada de reflexión sobre los aspectos clave necesarios para elaborar la Estrategia en la que

participaron todos los agentes implicados para que la economía circular despliegue todos sus efectos y potencialidades.

Derivado de esta jornada, se elaboró la Estrategia Española de Economía Circular, bajo la coordinación y liderazgo del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente y del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad, en colaboración con el resto de los ministerios implicados, las comunidades autónomas y la Federación Española de Municipios y Provincias, asociaciones empresariales, fabricantes, distribuidores, consumidores, sector de investigación, sindicatos y ambientales.⁸

Se firmó el “Pacto por una Economía Circular: el compromiso de los agentes económicos y sociales 2018-2020”, que junto a las 53 entidades que se adhirieron, pretende impulsar la transición hacia una economía circular, baja en emisiones y todos los compromisos y acciones quedaron plasmados en el documento España 2030 Por un #FuturoSostenible#.

España se comprometió a impulsar la transición a una economía circular mediante un conjunto de acciones concretas. Entre ellas, reducir el uso de los recursos naturales no renovables, reutilizando los residuos como materias primas secundarias; impulsar el análisis del ciclo de vida de los productos y la incorporación de criterios de ecodiseño; la aplicación efectiva del principio de jerarquía de los residuos; incrementar las formas innovadoras de consumo sostenible y los servicios digitales; promover el uso de la ecoetiqueta y difundir la importancia de avanzar desde la economía lineal hacia una economía circular.

En mayo de 2018, se aprobó el Real Decreto 293/2018 sobre reducción del consumo de bolsas de plástico mediante el cual se crea el Registro de Productores, con el objetivo de reducir el consumo de bolsas de plástico ligeras y crear un registro para obtener información sobre las bolsas de plástico puestas en el mercado del país. En virtud de este Real Decreto, a

⁸ Ministerio para la Transición Ecológica. [en línea] [fecha de consulta: 17 de octubre de 2019]. Disponible en: <https://bit.ly/32LRslx>

partir del julio de 2018, se cobran todas las bolsas, a excepción de las muy ligeras que se suministran como envase primario para alimentos a granel y las bolsas gruesas que tengan un porcentaje de plástico reciclado igual o superior al 70%, para fomentar el uso de plástico reciclado.

Para promover el uso de plástico reciclado, a partir del 1 de enero de 2021 se prohíben las bolsas de plástico ligeras y muy ligeras y las gruesas deberán contener al menos un 50% de plástico reciclado. Asimismo, se prevé la realización de campañas de sensibilización, que informen sobre el contenedor en el que deben depositarse los residuos de las bolsas de plástico, compostables y no compostables y sobre los efectos nocivos que supone el abandono de los plásticos en el ambiente.

Este Real Decreto supone el primer paso de la futura hoja de ruta para los plásticos en España, la que tendrá por objeto evitar su abandono, reducir la generación de residuos de plástico, aumentar la tasa de reciclaje y su reutilización y fomentar la generación de plástico reciclado de calidad.

Por su parte, A nivel europeo Alemania lidera la aplicación de políticas en materia de reciclaje de residuos acorde con una conciencia ambiental que se ha formado en las últimas décadas.

A partir de la década del 1970 entró en vigor una ley para separar la basura, pero fue en 1994 cuando se decidió implementar un sistema unitario para todo el país, con la aplicación de la Ley de Economía Circular y Residuos, la cual permitió especificar las reglas para cada uno de los Estados federados.

Esto dio como resultado las diferencias que hoy existen entre diversas regiones alemanas. Hay zonas donde la gente puede arrojar el papel a la basura doméstica, pero en otras deben llevarse a puntos centrales, donde son recogidos por separado.

De acuerdo con el Dr. Joachim Wuttke, encargado de la Oficina Federal del Medio Ambiente de Alemania, "con dicha ley prácticamente se logró la desaparición total de los viejos vertederos y su reemplazo por plantas de incineración.

Derivado de esa ley alemana también se creó un sistema de reciclaje que exige mayor responsabilidad, no solo de los consumidores, sino también de los productores. El Duals System Deutschland (el Sistema Dual Alemán), empieza en el hogar, por eso, los consumidores deben seleccionar los residuos, empacarlos y depositarlos en el lugar que les corresponde.

Al frente de cada edificio y en distintos puntos de la ciudad hay diferentes contenedores marcados para depositar el papel, el vidrio, los bioresiduos (residuos orgánicos) y lo demás que no se puede reutilizar va a un depósito especial (Restmüll). En los supermercados, los productos empacados en embalajes de plástico, aluminio o metal (cajas de leche o latas de conservas) llevan impreso un sello verde, lo que indica que tanto la industria como el ciudadano pagan un valor extra para que ese empaque sea transportado, tratado y finalmente pueda reutilizarse. Los residuos plásticos van en un contenedor amarillo, los de papel, en un contenedor azul, los de vidrio en verde, el marrón corresponde a los residuos orgánicos y el negro al Restmüll (los colores y número de contenedores varía en algunas ciudades) y el carro recolector los recoge cada dos semanas.

Gracias a la separación de los residuos, los alemanes han logrado que en el país se recicle actualmente el 60% de la basura doméstica. Según estadísticas oficiales, suma 452 kg por habitante y por año, aproximadamente 1,6 kg por día. De esa forma, el volumen de desechos que todavía llega a los vertederos o a las plantas de incineración es mucho menor.

Asimismo, la Unión Europea ha tenido grandes avances en economía circular, su objetivo más próximo es lograr que en 2020 el 50% de los residuos que genere sean reutilizables; además, varios de los países miembros han obtenido modelos exitosos en la materia, como es el caso del Gobierno de Países Bajos que en el 2017 firmó el Acuerdo Nacional sobre la Economía Circular para desarrollar una agenda de transición hacia el 2050 para cinco sectores: alimentación y biomasa, plásticos, fabricación, construcción y bienes de consumo.

Londres lanzó en el 2017 la iniciativa “Panel de Residuos y Reciclaje de la Capital Británica (LWARB por sus siglas en inglés) la cual fija una hoja de ruta

hacia el 2036 en sectores como los alimentos, textiles, plásticos, materiales eléctricos y entornos contruidos²⁷. O el Libro Blanco de la Economía Circular, en París y su área metropolitana cuyo objetivo ha sido promocionar un modelo de producción y consumo más “social, sostenible y colaborativo”.⁹

Por su parte, El 14 de junio de 2017, se presentó ante la Cámara de Representantes un Proyecto de Ley sobre Economía Circular Sostenible.

En la exposición de motivos se fundamenta que el complejo problema de la generación de residuos requiere la sólida intervención del Estado a través de normas que promuevan y contribuyan a sostener el ciclo de la reducción, reutilización y reciclaje.

La Ley declara de interés general la fabricación de productos que incorporen materias primas recicladas en sus procesos y se crea el Programa Nacional de Economía Circular, con la finalidad de implementar acciones que permitan:

- a) desarrollar protocolos para la reducción de las cantidades de desperdicios y para la utilización de materias primas recicladas en la fabricación de nuevos productos;
- b) crear un sistema de certificación de economía circular para organizaciones públicas y privadas, conceptos “basura cero” y regímenes de compras sustentables;
- c) certificar los procesos de fabricación de productos que incorporan, parcial y/o totalmente, materia prima reciclada;
- d) diseñar e implementar planes de capacitación y asistencia técnica;
- e) desarrollar líneas de investigación para la fabricación de productos innovadores elaborados con materia prima reciclada;
- f) desarrollar bases de datos para facilitar el análisis de ciclo de vida y alentar la creación; y

⁹ A Circular Economy in the Netherlands by 2050, A Summary of the commitments and Priorities of the Dutch cabinet, julio 2018. [en línea] [fecha de consulta: 8 de octubre de 2019]. Disponible en: <http://bit.ly/2RVarax>

- g) el registro de sistemas territoriales de economía circular y certificar su complementariedad productiva.

Dichos sistemas deberán registrarse colectivamente en el Programa Nacional de Economía Circular. Se crea el Registro Único de Emprendimientos, previa certificación de procesos y se establece un régimen de compras estatales que beneficiará a las unidades productivas y de comercio inscritas en el Registro Único de Emprendimientos de Economía Circular.

A este respecto, todas las administraciones públicas estatales deberán priorizar las compras de productos en cuyo proceso de fabricación se utilicen materias primas recicladas. También se prevén beneficios tarifarios a los emprendimientos productivos, industriales y comerciales que se radiquen en una misma fracción de terreno y desarrollen acciones complementarias de gestión, reutilización y reciclaje de residuos sólidos urbanos y rurales, y que operen bajo la lógica de parques industriales.

Como forma de sensibilizar y generar los aprendizajes que aseguren la sostenibilidad futura, a través del proyecto, la Administración Nacional de Educación Pública deberá incorporar las nociones de reducción, reutilización y reciclaje en todos sus programas educativos. Se crea el Fondo Nacional para la Economía Circular con la finalidad de financiar planes de economía circular y un Consejo Consultivo a los efectos de asesorar en el diseño y ejecución del Plan Estratégico del Programa Nacional de Economía Circular.

En septiembre de 2019, tuvo lugar en Uruguay la presentación del Plan Nacional de Acción de Economía Circular, elaborado en el marco del Plan Nacional de Transformación Productiva y Competitividad.

El nuevo plan identifica acciones que buscan generar información sistemática para el diseño de políticas públicas clave de economía circular, fomentar la investigación y la innovación, identificar acciones tempranas e implementarlas, promover el conocimiento de los modelos de negocio

basados en economía circular e incentivar prácticas y procesos fundados en los principios de economía circular en diferentes actores sociales.

Se creó el Comité Nacional en Economía Circular, que liderará el proceso de promoción, con énfasis en la adopción en proyectos públicos. Está integrado por los ministerios de Industria, Energía y Minería, de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, de Ganadería, Agricultura y Pesca y de Economía y Finanzas, así como por la Oficina de Planeamiento y Presupuesto (OPP).

En Argentina recientemente iniciaron los debates sobre la economía circular en reemplazo de la economía lineal. Si bien Argentina fue pionera en la discusión de regulaciones, lleva más de una década debatiendo proyectos de gestión de envases.

En el año 2004 entró en vigor la Ley n. 25.916 sobre Gestión de Residuos Domiciliarios¹⁰, que es una ley de orden público que fija el mínimo común de protección en todo el territorio nacional, pudiendo las provincias, a su vez, dictar legislación de desarrollo más estricta, elevando los niveles de protección ambiental en sus respectivas jurisdicciones.

Cada autoridad local tiene la responsabilidad de la gestión integral de los residuos domiciliarios producidos en su jurisdicción, mediante el establecimiento de un sistema de gestión de residuos adaptados a las características y particularidades de cada una. Para ello cuentan con la posibilidad de suscribir convenios bilaterales o multilaterales, que permitan la implementación de estrategias regionales para alguna o la totalidad de las etapas de la gestión integral de los residuos domiciliarios.

El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación, dentro del Plan Nacional de Economía Circular de Residuos, elaboró un documento denominado “Formulación de un Plan Estratégico Provincial de Gestión de Residuos hacia la Economía Circular” el cual señala las acciones que las

¹⁰ Ley 25916 Gestión de Residuos Domiciliarios, sancionada el 4 de agosto de 2004 y promulgada parcialmente el 3 septiembre de 2004. [en línea] [fecha de consulta: 17 de octubre de 2019]. Disponible en: <https://bit.ly/2N8OAZx>

provincias deben desarrollar con la debida participación de los municipios, para planificar una gestión de residuos sustentable en su territorio. El propósito de estos planes es establecer un sistema que mejore sustancialmente el manejo de los residuos sólidos urbanos en el ámbito de cada provincia desde el punto de vista ambiental, económico y social.

Ese plan estratégico deberá identificar lineamientos, acciones y políticas necesarias para lograr el ordenamiento y la mejora de la Gestión de Residuos Sólidos en la Provincia, contemplando el cierre de todos los basureros para el año 2025 y la tendencia a la disposición cero para el 2035.

Los productos que deben formar parte del proceso de formulación están agrupados en (I) municipales; (II) industriales; (III) residuos orgánicos controlados que afectan producción agrícola ganadera; (IV) escombros y residuos de la construcción; (V) vehículos fuera de uso (VFU); (VI) neumáticos fuera de uso: neumático de reposición; y (VII) basura marina. Después deberán presentar un informe sobre la gestión actual de los municipios.

En octubre de 2016, entró en vigor la Ley n. 27.279 de Gestión de Envases Vacíos de Fitosanitarios que establece los presupuestos mínimos de protección ambiental para la gestión diferenciada y condicionada que requieren en virtud de la toxicidad del producto que contuvieron. Esta Ley tiene como objetivos fundamentales asegurar que estos envases no sean empleados en usos que puedan implicar riesgos para la salud humana o el ambiente; mejorar la eficiencia de la gestión y dinamizar el procedimiento administrativo para el registro y autorización de comercializadores, usuarios, operadores y aplicadores.

En cuanto a las energías limpias, desde el año 2006 está vigente la Ley n. 26.093 de Biocombustibles, en el año 2016 Argentina ratificó del Acuerdo de París en la COP22 y en noviembre de 2016, presentó una ambiciosa Contribución Nacionalmente Determinada (NDC).

En noviembre de 2017, fue sancionada la nueva ley sobre el “Régimen de Fomento a la Generación Distribuida de Energía Renovable Integrada a la Red Eléctrica Pública”. Su principal virtud es que habilita este recurso de energía renovable distribuida y crea la figura del prosumidor —consumidores

a la vez que generadores de energía— que entrega electricidad limpia, producida in situ, en el mismo lugar y al mismo voltaje en que va a ser consumida.

Desde noviembre del 2017 en el Congreso se han presentado diferentes propuestas, estrategias y herramientas para la implementación de políticas hacia la economía circular. No obstante, para completar la transición a la economía circular, todavía faltan varias leyes, por ejemplo, registro de información actualizada sobre sustancias químicas contaminantes o potencialmente dañinas para la salud y el ambiente.

En nuestro país existe una genuina preocupación por abordar los problemas asociados a la proliferación exponencial de residuos y la mala gestión que se hace de ellos en el país. Hasta ahora, los instrumentos políticos que se han impulsado o los enfoques de las políticas públicas instrumentadas, han restringido los marcos válidos de actuación tanto de los productores como de los consumidores. Ello ha dado origen a reformas prohibicionistas, limitativas y con un impacto económico realmente nocivo sobre diversas industrias generadoras de riqueza y empleo, con la pretensión de reducir el impacto ambiental que se produce en el marco de una economía lineal, por cierto, sin mucho éxito.

En este contexto, la Asociación Nacional de Industrias del Plástico (ANIPAC), por citar un ejemplo, aseguro que prohibir el uso de bolsas de plástico no resolverá el daño ecológico, pues estos productos representan menos del 1.0% de los desechos plásticos totales en comparación con los popotes de sólo 0.18%.

El organismo, junto con asociaciones relacionadas a la industria química, fabricantes de bolsas y cadenas de autoservicios, entregó un oficio al Congreso para solicitar una revisión sobre las iniciativas de ley que prohíben el uso de popotes y bolsas de plástico en tiendas de autoservicio.

Los representantes exponen en el oficio que esta acción no es determinante para resolver el problema de la contaminación por residuos sólidos en México. La ANIPAC señala que es prioritario aportar propuestas y gestiones para revertir un problema, propiciado por diversas causas que han

contribuido a que el manejo de residuos sólidos rebase las capacidades del Estado y se requieran de acciones integrales para lograr revertir el impacto en el planeta.

Las medidas de prohibición representan ya una afectación importante para la industria en general, principalmente para las pequeñas y medianas empresas que ante tales medidas tienen que cerrar a causa de la imposibilidad de sobrevivir a las reformas a la Ley. La petición se centra en realizar un cambio de paradigma e invita a adoptar las tendencias ya implementadas en otros países, así como a sumarse a una iniciativa internacional que significa el compromiso global para la nueva economía de los plásticos, centrada en el modelo de Economía Circular.

La ANIPAC señaló que las prohibiciones de bolsas de plástico y de artículos de espuma de poliestireno pueden contrarrestar eficazmente algunos de los síntomas de uso excesivo de plásticos; sin embargo, los mejores sistemas de gestión de residuos aunado al razonamiento circular pueden ayudar a lograr impactos a largo plazo y a abordar mejor el problema de los plásticos en el medio ambiente.

Hoy, México genera más de 44 millones de toneladas de residuos al año y aproximadamente el 90% de estos termina en tiraderos a cielo abierto o rellenos sanitarios, en su mayoría mal operados o que no cumplen con la normatividad.

Desafortunadamente los impactos de la mala operación de estos sitios de disposición final se reflejan en la liberación de contaminantes al medio ambiente, llámense suelo, aire y mantos acuíferos; causando a su vez la proliferación de fauna nociva y de focos de enfermedades.

4º:

“Es un derecho humano que las personas tengan un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar y que el Estado dicte las medidas que se deben de tomar para lograrlo...”

Y contraviene al objeto de propiciar el desarrollo sustentable y establecimiento de bases para garantizar el derecho de toda persona a vivir

en un medio ambiente sano para su desarrollo, salud y bienestar, establecido en la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al medio ambiente.

En los años recientes, en México se han promovido algunas acciones relacionadas con el análisis sobre la viabilidad de instrumentar una economía circular como modelo productivo. Al respecto, se tienen algunos registros de la realización de foros y encuentros en donde han convergido los sectores político, empresarial, académico y organizaciones de la sociedad civil, en los que se han planteado estrategias de inversión, creación de empleos y cumplimiento de compromisos a nivel nacional e internacional en materia de sustentabilidad, sin embargo, no se ha logrado que dichas propuestas se cristalicen en una hoja de ruta que permita transitar formalmente hacia un modelo de economía circular.

A pesar de ello, ha habido algunas iniciativas destacadas, y a manera de ejemplo, en febrero del presente año, fue lanzada la visión de una estrategia nacional de “cero residuos⁴³” que establece como uno de sus principios rectores transformar el esquema tradicional del manejo de los residuos hacia un modelo de economía circular que ofrezca la gestión sustentable de los materiales.

En dicha ocasión, se señaló que para su instrumentación se requería de una visión sistemática en la que la norma sea efectiva y se cumpliera, que los mercados actuaran de manera coordinada con la cadena de valor, que existiera suficiente información y formación para el consumidor.

La evolución de la economía global ha estado dominada por un modelo de economía lineal que va simplemente de la producción al consumo, modelo en el cual se fabrican productos a partir de materias primas para luego ser vendida, utilizadas y a continuación, desechadas como residuos, lo anterior sumado al hecho de que a medida que crece la población, inevitablemente incrementa la demanda de recursos para poder sostenerla.

En nuestro país, según estimaciones de las Naciones Unidas, para el año 2030 seremos más de 140 millones de habitantes y para el 2050 rebasaremos los

155 millones, y todas estas personas demandaran recursos para sus procesos de desarrollo y bienestar.

Sin embargo, como se ha señalado, el problema de los residuos no tiene fronteras y ha generado una imperiosa necesidad de articular todas las políticas que se encaminen a reducir la generación de residuos, revalorización y promoción de su manejo integral, para lo cual será indispensable la participación de las empresas, los consumidores y de los recolectores urbanos, conocidos comúnmente como pepenadores.

El trabajo conjunto e integral de estos grupos de interés, derivado de la expedición de esta Ley General de Economía Circular, responsabilidades y amplios beneficios medioambientales, ya que, transformando el esquema tradicional de manejo de residuos hacia un modelo de economía circular, permitirá el aprovechamiento racional de los recursos naturales, favoreciendo el desarrollo sustentable del país, generando a su vez, el incremento del empleo formal y la reducción de la contaminación y enfermedades.

Transitar hacia una economía circular permitiría reducir las emisiones de dióxido de carbono, así como la emisión de gases de efecto invernadero y mantendría los residuos orgánicos fuera de los centros de disposición final o basureros, además de que supondría una reducción en el consumo de materias primas vírgenes.

A lo anterior podemos agregar que, debido al deterioro del suelo hemos visto perderse la biodiversidad acompañada de la desaparición de paisajes únicos, lo que a su vez generó un incremento en el uso de fertilizantes; es por ello que para recuperar una mayor productividad del suelo, la reducción de residuos en la cadena de valor alimenticia y el retorno de los nutrientes al suelo a través del proceso de compostaje permitiría incrementar el valor de la tierra y suelo como activos, lo que, paulatinamente, podría ayudar a regenerar el suelo y permitiría sustituir y reducir el uso de fertilizantes químicos.

Es precisamente por ello que las empresas deberán fomentar una responsabilidad social corporativa, principalmente a través de la fabricación de productos más duraderos y dando a conocer las

consecuencias medioambientales que tienen los productos que fabrican al final de su ciclo de vida. Sumado a lo anterior, un uso menor de materiales vírgenes y un mayor uso de insumos reciclados reducirá las afectaciones que generan los precios cada vez más volátiles de las materias primas acrecentando la resiliencia y reduciendo las amenazas de interrumpir las cadenas de producción y suministro que derivan de los desastres naturales, generando una fuente alternativa de materiales.

Por otra parte, el papel que desempeñan los pepenadores dentro de un esquema de economía circular es fundamental, ya que su actividad, muchas veces menospreciada, evita que toneladas de residuos sólidos aumenten en los basureros y suministra casi en su totalidad las materias primas que deben ser recicladas en las industrias de papel, plástico, aluminio, fierro y vidrio.

Aunque no existe un censo exacto, en 2014, según el Instituto Nacional de Recicladores, se estimaba que al menos cuatro millones de personas vendían en México distintos materiales a los centros de acopio, y de dicha estimación, cuando menos 30 mil trabajaban como pepenadores en los tiraderos de la Zona metropolitana de la Ciudad de México, sector conformado en su mayoría por infantes, personas de la tercera edad, campesinos emigrados, exconvictos y familias completas que no han encontrado en el sector formal un ingreso justo.

Proporcionar a este sector productivo, pero históricamente vulnerado, la posibilidad de una remuneración digna acompañada de los beneficios de seguridad social, créditos para vivienda y jubilación, generaría condiciones de legalidad y justicia social, generando además condiciones que les permitan continuar con su trabajo, pero en condiciones que ayuden a revertir los impactos de los basureros y centros de disposición final, en el deterioro del medio ambiente.

Esta propuesta de ley surge con el propósito de que el Estado mexicano cuente con un marco normativo general que le permita utilizar, eficazmente y de forma sustentable, sus recursos naturales, económicos y humanos, creando un entramado legal que facilite la transición hacia un modelo de economía circular.

Su objetivo esencial es que el valor de los productos, materiales y recursos se mantengan vigentes dentro del ciclo económico durante el mayor tiempo posible, para así reducir al mínimo la generación de residuos.

Entre los objetivos clave de esta ley se encuentran reciclar los residuos y promover la reutilización y la asociación industrial, transformando los desechos que genere una determinada industria en las materias primas de otra, y así apoyar a los regímenes de recuperación y reciclado.

Como se ha señalado, resulta indispensable cambiar la forma en la que actualmente se produce y consume. De igual forma, es fundamental que como sociedad, desarrollemos con mayor rapidez una conciencia de corresponsabilidad para conservar el medioambiente saludable, y en ese sentido, las normas son imperiosas para ordenar y repensar la forma adecuada para el consumo responsable.

En definitiva, con esta Ley se busca una visión en la que las actividades económicas se realicen, además de con las libertades económicas, también con observancia de normas sociales y medioambientales que nos permitan desarrollar una economía sustentable, justa y cuidadosa de nuestros recursos ambientales.

Para cumplir con los objetivos señalados, la presente propuesta se divide en trece capítulos:

- El primer capítulo se centra en los objetivos de la ley tales como garantizar el derecho de toda persona a vivir en un medio ambiente sano para su desarrollo, salud y bienestar, reducir el impacto ambiental derivado de las actividades económicas, promover y fomentar el desarrollo económico a través de la valorización de los residuos e impulsar y fomentar el desarrollo tecnológico para la mitigación de la contaminación y de los efectos del cambio climático a través de la adopción de un esquema de economía circular. El segundo capítulo se centra en las atribuciones administrativas de los tres órdenes de gobierno.
- En los capítulos tres y cuatro, se desarrolla lo relativo a las personas físicas y morales, materias primas de segundo uso y los residuos; aquí

se señala que el gobierno federal promoverá la participación de las personas físicas o morales para dar cumplimiento a los criterios de sustentabilidad. El cuarto capítulo establece que las materias primas de segundo uso podrán ser usadas para todo bien o producto destinado como empaque y embalaje, consumo general y contacto con alimentos.

- En cuanto al capítulo cinco, se dispone que al gobierno federal, los gobiernos de las entidades federativas y los municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, corresponde desincentivar la elección de productos fabricados a partir de materiales compuestos que limiten el reciclaje de éstos o no puedan incorporarse a una cadena económica secundaria.
- El capítulo seis refiere que la federación establecerá los elementos necesarios dentro del Código Fiscal a fin de que los contribuyentes deban de forma obligatoria entregar a instituciones dedicadas a la atención de requerimientos básicos de subsistencia en materia de alimentación o salud de personas, sectores, comunidades o regiones, de escasos recursos y autorizadas para recibir donativos deducibles. Por otra parte, el capítulo siete señala la excepción para que se reciclen o se reutilicen, productos, bienes o materias primas, cuyo uso esté destinado para asistencia humanitaria, uso médico y la investigación, que al fin de su vida se consideren residuos peligrosos o tóxicos biológico infeccioso, empaques de alimentos y bebidas, productos de higiene personal y control de natalidad, uso militar y seguridad nacional, usados en la industria nuclear y lo que determine la Secretaría.
- El capítulo ocho se analiza que la información ambiental de impacto contenida en las etiquetas de los productos que se comercialicen en territorio nacional debe ser gráficamente entendible para toda la población, describiendo la naturaleza y características de reciclaje del producto sin que induzca a error al consumidor. El capítulo nueve hace referencia a que en el ámbito de la educación, las autoridades de los tres órdenes de gobierno, de conformidad con sus respectivas competencias, incorporarán tipos y modalidades educativas que

contemplan en sus contenidos los temas relativos a la economía circular.

- El capítulo diez señala los instrumentos de control, manejo y mejora de la economía circular. El capítulo once resalta los organismos operadores de la economía circular.
- El capítulo once establece la posibilidad de que los organismos operadores suscriban convenios con la autoridad, los estados y municipios para poder cumplir con los objetivos de economía circular; y en el capítulo doce, la obligación de que los gobiernos municipales incluyan en sus programas municipales de Economía Circular a los grupos informales que realicen actividades relacionadas con el reciclaje y el aprovechamiento de los residuos sólidos que generan los habitantes de sus localidades.
- Finalmente, en el capítulo trece, se dispone las sanciones administrativas que se impondrán a quienes no cumplan con la ley; y se contempla un recurso de revisión, con el fin de que los ciudadanos inconformes con la resolución a que haya lugar tengan un medio de defensa optativo para establecer la legalidad de la actuación de la autoridad respectiva.

Es importante destacar que esta ley será útil y de mayor importancia para el avance hacia un nuevo cambio de paradigma de la economía lineal de “extraer-fabricar-tirar”, a la economía circular basada en “refabricar, reparar y reciclar”.

Derivado de las tendencias mundiales en relación con la protección al ambiente y la modificación de los patrones de consumo y desecho de residuos con el fin de mitigar su impacto ambiental, de los acuerdos internacionales que ha suscrito México en materia medio ambiental y del avance tecnológico en materia de valorización de residuos y los requerimientos de ordenar a la nación en materia de procesos económicos circulares, surge la necesidad de expedir la presente Ley.

Por lo antes expuesto y fundado, me permito someter a la consideración de esa Soberanía el siguiente:

DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL DE ECONOMÍA

CIRCULAR

Artículo Único. Se expide la Ley General de Economía Circular, para quedar como sigue:

LEY GENERAL DE ECONOMÍA CIRCULAR

CAPITULO I

Disposiciones Generales

Artículo 1. Se expide la presente Ley en el marco de los artículos 4º, párrafo quinto, y 25 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y en concordancia con la Ley de Responsabilidad Ambiental, la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, y la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos, cuyas disposiciones son de interés social, orden público y de observancia en todo el territorio nacional.

Artículo 2. Esta Ley tiene por objeto:

- I. Garantizar el derecho de toda persona a vivir en un medio ambiente sano para su desarrollo, salud y bienestar;
- II. Reducir el impacto ambiental derivado de las actividades económicas, minimizando el desperdicio de materiales y disminuyendo el consumo de materias primas vírgenes a través de la reutilización, el reciclaje y el rediseño;
- III. Disminuir la generación de los residuos y su carga contaminante para minimizar el impacto en el medio ambiente y la salud humana;
- IV. Estimular el desarrollo económico a través de la valorización de los residuos como fuente de materias primas secundarias, de la erradicación de la destrucción de valor de los residuos y de la obsolescencia programada de los productos en las cadenas económicas;

- V. Garantizar que aquellos residuos que no puedan ser valorizables o integrados en el ciclo productivo sean dispuestos sin deteriorar el medio ambiente;
- VI. Facilitar la incorporación a la economía nacional de productos de bajo impacto ambiental;
- VII. Impulsar y fomentar el desarrollo tecnológico para el reciclaje, la reutilización y el rediseño de productos basado en un esquema de Economía Circular;
- VIII. Desarrollar y promover la integración del sector informal asociado con el reciclaje de los residuos;
- IX. Fomentar una cultura de corresponsabilidad ambiental en la población, para desvincular el crecimiento económico de la generación de residuos, y del excesivo consumo de recursos naturales;
- X. Completar las cadenas económicas y ambientales del flujo de recursos, y
- XI. Favorecer la transformación hacia ciudades y comunidades sostenibles bajo criterios de sustentabilidad.

Artículo 3. Para los efectos de esta Ley se entiende por:

- I. Análisis de ciclo de vida: marco metodológico para estimar y evaluar los impactos medioambientales por el uso de energía y materia, así como las emisiones al entorno, atribuibles a un producto durante todas las etapas de su vida;
- II. Artículos de consumo final: todo artículo que para ser comercializado no requiere de un proceso de manufactura, procesamiento, modificación o transformación adicional, y al que se le dará uso hasta su fin primario o primer fin de vida;
- III. Artículos de corta vida útil: aquellos que por su diseño estén destinados a terminar su fin primario o su primera vida útil en un lapso menor a un día;

- IV. Artículos de empaque y embalaje: aquellos destinados a cubrir, proteger, almacenar, consolidar, envolver o facilitar el transporte de bienes y mercancías;
- V. Balance de indicadores de Economía Circular: informe que refleja las cifras correspondientes a la huella de carbono, huella hídrica, empleos generados, destrucción de valor, eficiencia energética y toneladas de alimentos aprovechados, expresados en el sistema métrico internacional;
- VI. Balance global de huella de carbono: cantidad total de kilogramos de dióxido de carbono equivalente, emitidos a la atmósfera en el ciclo de vida de un producto o servicio;
- VII. Balance global de huella hídrica: cantidad total de litros de agua equivalente, consumidos en el ciclo de vida de un producto o servicio;
- VIII. Cadena de valorización: Aquella cadena económica dedicada a restituir el valor de los productos que han terminado su primera vida útil o de los residuos a partir del trabajo realizado por la mano de obra que repara, remanufactura, recolecta, acopia, recicla o termovaloriza estos productos;
- IX. Cadena económica secundaria: es el conjunto de operaciones planificadas de transformación de materia prima de segundo uso, en bienes o servicios mediante la aplicación de un procedimiento tecnológico;
- X. Ciclo de vida: espacio de tiempo caracterizado por las diferentes transformaciones de los productos o materiales para obtener una mercancía;
- XI. Consumo responsable: la satisfacción de necesidades y deseos considerando las repercusiones y beneficios para la esfera individual, social y medioambiental;
- XII. Criterios de sustentabilidad: principios que buscan encaminar las actividades y acciones para fomentar el desarrollo sustentable como la disminución de huella de carbono, la disminución de huella hídrica, creación de nuevas cadenas de valor, minimización de uso de recursos no renovables, inclusión de sectores sociales vulnerables a nuevas cadenas

económicas, consumo responsable, eficiencia energética y demás criterios que incidan positivamente en las esferas de la sustentabilidad;

XIII. Destrucción de valor: pérdida del valor intrínseco remanente en los productos o mercancías que han concluido su primer ciclo de vida útil para el que fueron diseñados, a causa de la falta de mecanismos de reprocesamiento, remanufactura, reparación, reuso, reciclaje o valorización energética;

XIV. Economía Circular: sistema económico que busca erradicar el valor destruido en las cadenas económicas y que parte de la disminución del consumo de materias primas vírgenes, con el objetivo de minimizar el desperdicio de materiales, completando las cadenas económicas y ambientales del flujo de recursos, garantizando reducir el impacto al ambiente derivado de las actividades económicas de fabricación y consumo a través de líneas de acción como la incorporación de productos de bajo impacto ambiental, la eficiencia energética, el rediseño de productos, el reciclaje, la creación de empleos y la dignificación de los mismos, la equidad social, la inclusión de los sectores vulnerados, el acceso universal a los derechos humanos fundamentales y el desarrollo de nuevas tecnologías;

XV. Envase: cualquier recipiente adecuado en contacto con el producto, para protegerlo y conservarlo, facilitando su manejo, transportación, almacenamiento y distribución;

XVI. Empaque: cualquier material que encierra o protege un artículo con o sin envase con el fin de preservarlo facilitando su manejo, transportación, almacenamiento y distribución para entrega al consumidor;

XVII. Embalaje: Todo aquello que envuelve, contiene, protege y conserva debidamente los productos empacados o envasados, que facilita y resiste las operaciones de transporte, manejo, almacenamiento y distribución e identifica su contenido;

XVIII. Esferas de sustentabilidad: a los tres componentes de incidencia del desarrollo sustentable como son: Economía, Sociedad y Biósfera;

XIX. Grupos Informales: conjunto de personas que ganan su ingreso a través de la recolección, transporte, clasificación, acopio, limpieza y venta de productos y materiales reciclables, que tanto en la legislación como en la práctica, están insuficientemente contemplados por sistemas formales o no lo están en absoluto, y que por tanto, se desempeñan al margen de la formalidad;

XX. Huella de carbono: Indicador de la cantidad de gases de efecto invernadero (GEI) generados y emitidos por una empresa o durante el ciclo de vida de un producto a lo largo de la cadena de producción, a veces incluyendo también su consumo, recuperación al final del ciclo y su eliminación;

XXI. Huella hídrica: Indicador medioambiental que define el volumen total de agua dulce utilizado para producir los bienes y servicios que habitualmente consume el ser humano;

XXII. Indicadores de la Economía Circular: Se considera a los siguientes factores que son medibles, cuantificables y demostrables bajo la aplicación del método científico: A los elementos de la información de impacto ambiental, a la cantidad de empleos generados en una cadena económica, a las toneladas de alimentos reintegrados a cadenas de valor, a la cantidad de energía recuperada en un proceso, a la eficiencia energética, a la cantidad de valor destruido mitigado;

XXIII. Información de impacto ambiental: información que indica el impacto total que un producto o servicio ha causado o podría causar al ambiente, conteniendo por lo menos el balance de huella de carbono y el balance de huella hídrica;

XXIV. Informalidad: Todo trabajo remunerado que no está registrado, regulado o protegido por marcos legales o normativos, así como también trabajo no remunerado llevado a cabo en una empresa generadora de ingresos;

XXV. Materiales compuestos: aquellos que por medios físico o químicos combinan dos o más tipos diferentes de materiales en la constitución de un producto o una sola pieza del mismo;

XXVI. Materias primas: Se conoce como materia prima a la materia extraída de la naturaleza y que se transforma para elaborar materiales que más tarde se convertirán en bienes de consumo;

XXVII. Materias primas biobasadas: Aquellos materiales que se fabrican a partir de la biomasa, la materia orgánica que compone a los seres vivos, de recursos naturales renovables, generalmente plantas, algas, microorganismos y residuos;

XXVIII. Materias primas biodegradables: aquellas cuyo proceso de degradación es mediante la transformación de sustancias por microorganismos o por las enzimas que estos generan. En este proceso, el carbono orgánico presente en las moléculas se transforma en compuestos simples como el bióxido de carbono (CO_2) y el metano (CH_4), a través de un proceso conocido como mineralización; Este proceso debe ser susceptible de ser medido por métodos estandarizados, en condiciones y tiempos específicos;

XXIX. Materias primas compostables: materias que, expuestas a condiciones óptimas de humedad, flora microbiana y oxígeno, puede, después de 90 días, ser convertido por microorganismos presentes en suelos y agua en dióxido de carbono y biomasa;

XXX. Materias primas con carga orgánica: aquellos materiales compuestos en los que uno de los materiales constituyentes es de origen orgánico;

XXXI. Materias primas de bajo impacto ambiental: toda materia prima que por su composición pueda demostrar tener un bajo impacto en niveles de huella de carbono y huella hídrica y que además puede recuperar su valor al ser incorporado en una cadena económica secundaria;

XXXII. Materias primas de segundo uso o secundarias: todas aquellas materias primas que provengan de un proceso de recuperación, reuso o reciclaje;

XXXIII. Materias primas que están diseñadas intencionalmente para destruir su valor: a los materiales, o los aditivos que hacen que los materiales, se

destruyan después de un periodo de tiempo al ser expuestos a condiciones particulares, como oxígeno (oxodegradación), luz (fotodegradación), etc;

XXXIV. Medio Ambiente: Conjunto de circunstancias o factores físicos y biológicos que rodean a los seres vivos e influyen en su desarrollo y comportamiento;

XXXV. Organismo Operador: ente asociativo de carácter público o privado con patrimonio y personalidad jurídica propia, creado para la prestación de los servicios dentro de una cadena económica secundaria;

XXXVI. Plan de Responsabilidad compartida: herramienta administrativa basada en la corresponsabilidad entre el fabricante, distribuidor y usuario de un bien o servicio, que en colaboración con los diferentes niveles de gobierno, buscan minimizar el impacto ambiental, económico y social derivados del consumo de un bien o servicio;

XXXVII. Pepena: Acción de segregar y recuperar los residuos potencialmente aprovechables;

XXXVIII. Preceptos de Economía Circular: a los ideales sobre los cuales se rige la Economía Circular y que permiten reducir la pérdida de valor de las mercancías: Uso eficiente de energía, disminución de huella de carbono e hídrica, generación de empleos, bienestar social, disminución en la extracción de materias primas vírgenes, disminución del desperdicio de alimentos;

XXXIX. Primera vida útil: a la duración estimada que un objeto puede tener, cumpliendo correctamente con la función para el cual ha sido diseñado originalmente;

XL. Principios de la Economía Circular: Se considerará principios de la Economía Circular al rediseño, el reprocesamiento, la remanufactura, el reuso, el reciclaje, el uso eficiente de energía y la valorización, que encaminen a la economía y sus procesos, a mitigar la huella ambiental, disminuir la extracción de materias primas vírgenes, crear nuevos empleos y crear bienestar social;

XXI. Principios de procesos sustentables: a todos los procesos que esté orientado a la eficiencia a través mejora continua: disminuir las pérdidas energéticas, aumentar el rendimiento energético (eficiencia energética), aprovechamiento de energía de baja entalpía, sustitución de fuentes de energía, disminución de huella de carbono, disminución de huella hídrica, disminución de merma; empleos dignos, organización laboral orientada a la mejora de la calidad de vida del trabajador; actividades orientadas a la mejora de la sociedad alrededor de las fuentes de trabajo y todas aquellas que beneficien a las tres esferas de la sustentabilidad;

XLII. Principios de transporte eficiente: a todo proceso que permita mejorar el rendimiento de combustible o la relación de consumo de combustible por tonelada transportada, ya sea a través de métodos administrativos, técnicos o tecnológicos;

XLIII. Procesos térmicos o termoeléctricos: a cualquier proceso de obtención de energía a través de un proceso calorífico;

XLIV. Producción sustentable: a aquella que no afecte de forma global a las tres esferas de la sustentabilidad;

XLV. Producto destinado al consumo general: a todo producto que no necesita de ningún proceso, salvo su distribución y venta, para ser consumido;

XLVI. Productos preenvasados: cualquier producto cuyo recipiente se cuente como un producto único, que los cubre total o parcialmente, y que incluye los embalajes y envolturas; Un envase puede contener varias unidades o tipos de alimentos preenvasados cuando se ofrece al consumidor;

XLVII. Recicladores: personas independientes u organizadas, o instituciones públicas o privadas, que recuperan, separan, acopian, gestionan y/o comercializan residuos sólidos o materiales susceptibles de ser reciclables y reutilizables;

XLVIII. Residuos de Manejo Especial: Son aquellos generados en los procesos productivos, que no reúnen las características para ser considerados como

peligrosos o como residuos sólidos urbanos, o que son producidos por grandes generadores de residuos sólidos urbanos;

XLIX. Residuos peligrosos: Son aquellos que posean alguna de las características de corrosividad, reactividad, explosividad, toxicidad, inflamabilidad, o que contengan agentes infecciosos que les confieran peligrosidad, así como envases, recipientes, embalajes y suelos que hayan sido contaminados cuando se transfieran a otro sitio;

L. Residuos que no sean susceptibles al reciclaje: aquellos que, bajo la tecnología actual, no pueden ser procesados para obtener algún tipo de materia prima;

LI. Residuo tóxico biológicos infecciosos: Elementos que contengan agentes biológico-infecciosos y que pueden causar efectos nocivos a la salud y al ambiente;

LII. Residuos Sólidos Urbanos: Los generados en las casas habitación, que resultan de la eliminación de los materiales que utilizan en sus actividades domésticas, de los productos que consumen y de sus envases, embalajes o empaques; los residuos que provienen de cualquier otra actividad dentro de establecimientos o en la vía pública que genere residuos con características domiciliarias, y los resultantes de la limpieza de las vías y lugares públicos;

LIII. Responsabilidad compartida: consiste en la gestión y manejo integral de los residuos mediante la corresponsabilidad social y complementaria a la responsabilidad extendida del productor y los sistemas de gestión aplicables; En su ejecución participarán de manera conjunta, coordinada y diferenciada, productores, distribuidores, consumidores y usuarios, bajo un esquema de factibilidad y eficiencia ambiental, tecnológica, económica y social;

LIV. Secretaría: Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales;

LV. Sector Informal: se define como el conjunto de actores económicos que operan fuera del marco regulatorio y fiscal;

LVI. Sectores vulnerados: aquellos en condiciones que limitan la capacidad de defensa o de amortiguamiento ante una situación de amenaza y confieren a las poblaciones humanas, ecosistemas y bienes, un alto grado de susceptibilidad a los efectos adversos que puede ocasionar el manejo de los materiales o residuos, que, por sus volúmenes y características intrínsecas, sean capaces de provocar daños al ambiente;

LVII. Sustentabilidad: Estrategia de desarrollo económico que beneficia los factores económico, ecológico y social;

LVIII. Valor: horas de trabajo socialmente requerido para la transformación de materias en mercancías, y

LIX. Valorización térmica: proceso de recuperación de valor a través de un proceso térmico.

CAPÍTULO II

Atribuciones, Distribución de Competencias y Coordinación de los Tres Órdenes de Gobierno

Artículo 4. En la formulación y conducción de la política en materia de Economía Circular, el Estado incidirá directamente en las dinámicas económicas para el manejo de los residuos sólidos, con el fin de mitigar el impacto ambiental a través de la instrumentación de una economía social y participativa, donde toda la población tenga acceso a las condiciones mínimas de bienestar procurando la protección al medio ambiente; el uso eficiente de los recursos; la seguridad alimentaria; el acceso al agua potable; la libertad de profesión, industria y comercio; el desarrollo nacional integral y sustentable; el fomento al crecimiento económico; la creación de empleos y la competitividad en el territorio nacional, garantizando el derecho a no comprometer el futuro de las generaciones venideras a causa de las malas prácticas empleadas en el manejo de residuos sólidos, y el derecho de las

personas a un futuro digno donde las próximas generaciones puedan tener acceso, cuando menos, a la misma calidad de vida de hoy.

Artículo 5. La aplicación administrativa de esta Ley corresponde al Ejecutivo Federal, en coordinación con las Entidades Federativas, con la participación que corresponda a sus municipios y a las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México y, en su caso, con los órganos autónomos, en el ámbito de sus respectivas competencias.

Artículo 6. La Federación, las Entidades Federativas y los municipios, ejercerán sus atribuciones en materia de Economía Circular de conformidad con la distribución de competencias prevista en esta Ley y en otros ordenamientos legales aplicables.

Artículo 7.- Son facultades de la Federación:

- I. Diseñar, formular, conducir y evaluar la política nacional, así como elaborar el programa nacional en materia de Economía Circular a través de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y coordinar su instrumentación con las Entidades Federativas y municipios, de conformidad con el artículo 25 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;
- II. Expedir reglamentos, normas oficiales mexicanas y demás disposiciones jurídicas necesarias para regular e impulsar una Economía Circular, así como el desarrollo económico del sector de los residuos sólidos;
- III. Vigilar y monitorear la operación de los instrumentos de la presente Ley y las actividades relacionadas al manejo de residuos sólidos urbanos realizadas por los municipios;
- IV. Operar el Programa Nacional de Economía Circular;
- V. Establecer las disposiciones pertinentes que establezcan los criterios para determinar a los sujetos obligados de presentar un plan de responsabilidad compartida, expidiendo un listado de estos últimos;
- VI. Verificar el cumplimiento de la normatividad en materias de su competencia y establecer las sanciones que en su caso se ameriten;
- VII. Celebrar convenios con los Estados y Municipios, así como con organizaciones públicas o privadas para el desarrollo de esta Ley;

VIII. Acreditar por medio de la Secretaría a terceros, ya sean entes públicos o privados, para normalizar y certificar el cumplimiento de las disposiciones de este ordenamiento, y

IX. Acreditar por medio de la Secretaría a terceros, ya sean entes públicos o privados para normalizar y certificar las materias primas de segundo uso.

Artículo 8. Las atribuciones que esta Ley confiere a la Federación serán ejercidas por el Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría, salvo las que directamente correspondan al Presidente de la República por disposición expresa de Ley.

En el caso de que se requiera la intervención de otras dependencias para la aplicación de esta Ley, la Secretaría ejercerá sus atribuciones de coordinación, de conformidad con lo dispuesto por la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y demás disposiciones legales aplicables.

Las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, que ejerzan atribuciones que les confieran otros ordenamientos cuyas disposiciones se relacionen con el objeto de la presente Ley, ajustarán su ejercicio a los criterios, reglamentos, normas oficiales mexicanas, y demás disposiciones jurídicas que se deriven del presente ordenamiento.

Será facultad exclusiva de la Federación toda aquella regulación para la fabricación, transformación, maquila, comercio, distribución, donación, transporte, enajenación o cualquier otro acto económico afín, relacionado con la limitación, prohibición, restricción, modificación o cualquier otra que impida, de alguna forma, la libre y espontánea dinámica de las diferentes cadenas económicas.

Artículo 9.- Son facultades de las Entidades Federativas:

I. Formular, conducir y evaluar la política estatal, así como elaborar de manera coordinada con la Federación los programas en materia de residuos de manejo especial, según el Programa Nacional de Economía Circular, en el marco del Sistema Nacional de Planeación Democrática,

establecido en el artículo 25 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;

II. Expedir conforme a sus respectivas atribuciones y de acuerdo con las disposiciones de esta Ley, en coordinación con la Federación y de conformidad con el Programa Nacional para la Economía Circular, los ordenamientos jurídicos que permitan darle cumplimiento conforme a sus circunstancias particulares;

III. Promover, en coordinación con el Gobierno Federal y las autoridades correspondientes, la creación de infraestructura para el desarrollo de la Economía Circular en las Entidades Federativas y municipios, con la participación de los inversionistas y representantes de los sectores sociales interesados;

IV. Generar programas municipales de Economía Circular, con la participación de las partes interesadas;

V. Impulsar la investigación, desarrollo y aplicación de tecnologías, equipos, materiales, sistemas y procesos que fomenten la Economía Circular.

VI. Promover la participación de los sectores privado y social en el diseño e instrumentación de acciones para fomentar la Economía Circular, conforme a los lineamientos de esta Ley, sus reglamentos y las normas oficiales mexicanas correspondientes;

VII. Promover la educación y capacitación continua de personas, grupos u organizaciones de todos los sectores de la sociedad, para fomentar entre la población, una cultura de corresponsabilidad ambiental en el ámbito de la producción y consumo de bienes, bajo el concepto de Economía Circular;

VIII. Coadyuvar con el Gobierno Federal en la integración de los subsistemas de información nacional sobre la gestión integral de Economía Circular;

IX. Formular, establecer y evaluar los sistemas de manejo de Economía Circular del gobierno estatal;

- X. Suscribir convenios y acuerdos con las cámaras industriales, comerciales y de otras actividades productivas, los grupos y organizaciones privadas y sociales, para llevar a cabo acciones tendientes a cumplir con los objetivos de esta Ley, en las materias de su competencia;
- XI. Diseñar y promover ante las dependencias competentes el establecimiento y aplicación de instrumentos económicos, fiscales y financieros, que tengan por objeto fomentar la Economía Circular;
- XII. Someter a consideración de la Secretaría, programas para el establecimiento de Economía Circular con el objetivo de recibir asistencia técnica del Gobierno Federal;
- XIII. Determinar los indicadores que permitan evaluar la aplicación del presente ordenamiento, e integrar los resultados al Sistema de Información Ambiental y de Recursos Naturales, y
- XIV. Las demás que se establezcan en esta Ley, las normas oficiales mexicanas y otros ordenamientos jurídicos que resulten aplicables.

Las Legislaturas de las Entidades Federativas, con arreglo a sus respectivas constituciones, expedirán las disposiciones legales que sean necesarias para regular las materias de su competencia previstas en esta Ley.

Artículo 10.- Los municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México tienen las siguientes facultades relativas a la Economía Circular:

- I. Formular, por sí o en coordinación con las Entidades Federativas, y con la participación de representantes de los distintos sectores sociales, los programas municipales sobre Economía Circular los cuales deberán observar lo dispuesto en el Programa Estatal para la Economía Circular correspondiente;
- II. Emitir los reglamentos y demás disposiciones jurídico-administrativas de observancia general dentro de sus jurisdicciones respectivas, a fin de dar cumplimiento a lo establecido en la presente Ley y en las disposiciones legales que emitan las Entidades Federativas correspondientes;

- III. Establecer y mantener actualizado el registro de las empresas con programas de Economía Circular;
- IV. Verificar el cumplimiento de las disposiciones de esta Ley, normas oficiales mexicanas y demás ordenamientos jurídicos en materia de Economía Circular e imponer las sanciones y medidas de seguridad que resulten aplicables;
- V. Participar y aplicar, en colaboración con la federación y el gobierno estatal, instrumentos económicos que incentiven el desarrollo, adopción y despliegue de tecnología y materiales según los principios de la Economía Circular;
- VI. Efectuar el cobro de los servicios de manejo integral de residuos sólidos urbanos y destinar los ingresos a la operación y el fortalecimiento de los mismos;
- VII. Incluir en sus programas municipales de Economía Circular, a los grupos informales que realicen alguna actividad relacionada con el reciclaje y el aprovechamiento de los residuos sólidos;
- VIII. Integrar, difundir y mantener operativa una “Bolsa de Economía Circular”, donde los propietarios, poseedores, generadores o responsables de materiales y subproductos con o sin valor comercial, provenientes de los Residuos Sólidos Urbanos y Residuos de Manejo Especial, puedan anunciarlos y promoverlos, para su aprovechamiento por cualquier persona física o moral, que esté incluida dentro de dicha iniciativa, y
- IX. Las demás que se establezcan en esta Ley, las normas oficiales mexicanas y otros ordenamientos jurídicos que resulten aplicables.

CAPÍTULO III

De las Personas Físicas y Morales, Organismos Públicos, y de sus actividades.

Artículo 11.- El Gobierno Federal, los gobiernos de las Entidades Federativas y de los municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en la esfera de sus competencias, promoverán la participación de las personas físicas o morales para dar cumplimiento a los criterios de sustentabilidad.

Artículo 12. Las Entidades Federativas presentarán periódicamente a la Secretaría, el registro de personas físicas o morales dedicadas al reciclaje y transformación de residuos y de productos que han concluido su primera vida útil.

Artículo 13. Los términos y especificaciones de operación, para el caso de que los municipios realicen la recolección de Residuos Sólidos Urbanos a través de un tercero, deberán establecerse en convenios suscritos entre la autoridad local y el prestador del servicio, en donde se indique de forma clara y precisa, los costos por servicio, los alcances de volumen y el tiempo de operación. Dichos convenios deberán ser presentados previamente a la Secretaría para su validación.

Artículo 14. En caso de que los municipios cuenten con un programa de gestión integral de residuos, o sean parte de uno, deberán presentar este ante la Secretaría para efectos informativos.

Artículo 15. Toda persona física o moral, cuya actividad sea la extracción, transformación, modificación, producción de bienes primarios, producción de energía o producción de materias primas; fabricación, elaboración, producción o manufactura de bienes, será sujeta a obtener de parte de la Secretaría la certificación correspondiente a la Producción Sustentable.

Artículo 16. Está obligada a presentar ante la Secretaría un Plan de Responsabilidad Compartida, así como la formulación o adhesión a un plan de manejo de residuos, toda persona física o moral cuya actividad sea la fabricación, elaboración, producción o manufactura de:

- I. Productos de corta vida útil;
- II. Productos envasados;
- III. Empaques y embalajes;
- IV. Productos tecnológicos de consumo, y
- V. Consumibles de productos tecnológicos.

Asimismo, los estipulados en la fracción I y la fracción II del presente artículo, deberán garantizar que la materia prima utilizada para su elaboración sea de bajo impacto ambiental de conformidad con lo señalado en las Normas Oficiales Mexicanas, con relación a las materias primas de bajo impacto ambiental.

Artículo 17. Cuando, además de lo señalado en el artículo anterior, la persona física o moral realice actividades de distribución, enajenación, comercialización, donación o uso en su proceso de distribución, comercialización o enajenación de los productos enlistados en las fracciones I, II, III, IV y V del artículo anterior, serán sujetos para adherirse o presentar un Plan de Manejo de Residuos ante la Secretaría acorde con las normas oficiales mexicanas vigentes.

Artículo 18. Toda persona física o moral, cuya actividad sea la transformación o reciclaje de productos que hayan concluido su vida útil, deberá:

- I. Registrar su actividad ante la Secretaría, de manera informativa, bajo los criterios que establezca la misma;
- II. Contar con los permisos vigentes y requerimientos exigidos por la autoridad competente en las Entidades Federativas donde realizan dicha actividad, y
- III. Reportar de manera informativa a la Secretaría el volumen total de residuos manejados y el destino de ellos, bajo las disposiciones y formatos que esta disponga.

Artículo 19. Toda persona física o moral, cuya actividad sea la distribución, transporte o manejo de bienes, deberá desempeñar su actividad con base en los principios de transporte eficiente, establecidos por la Secretaría en el Reglamento de la presente Ley.

Artículo 20. Toda persona física o moral cuya actividad sea la construcción, la demolición o que en su proceso genere residuos catalogados como residuos de la construcción según la Ley General de Prevención y Gestión

Integral de Residuos, deberá valorizar al menos el 50% de sus residuos cuando la infraestructura local lo permita.

En este supuesto, se deberá presentar ante la Secretaría, un plan de responsabilidad compartida, además de su plan de manejo de residuos local de manera informativa.

CAPÍTULO IV

De las Materia Primas de Segundo Uso y los Residuos

Artículo 21. Las materias primas de segundo uso podrán ser usadas para todo bien o producto destinado al:

- I. Empaque y embalaje;
- II. Consumo general;
- III. Contacto con alimentos, y
- IV. Proceso de combustión y aprovechamiento energético.

Artículo 22. Para el uso de materias primas de segundo uso referido en la fracción III del artículo anterior se deberán cumplir las siguientes condiciones:

- I. Que los productos a partir de los cuales se obtiene la materia prima de segundo uso no hayan tenido contacto con sustancias y materias primas peligrosas, residuos peligrosos o tóxicos o biológico infecciosos.
- II. Que el proceso de reciclaje o transformación de los productos para la obtención de materias primas de segundo uso elimine todo agente infeccioso o patógeno.

Artículo 23. Los productos, mercancías, bienes o residuos que no sean susceptibles de reciclaje o de reincorporación a cadenas de valor, deberán utilizarse para transformarse en energía a través de procesos térmicos, termoeléctricos o los que establece la fracción IX del artículo 2 y la fracción XXIV del artículo 14 de la Ley de Transición Energética.

Artículo 24. Toda persona física o moral que sea considerado gran generador de residuos de Residuos de Manejo Especial, según lo establecido por la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de Residuos y las Normas Oficiales vigentes, estará sujeta a los instrumentos de control para la disminución de residuos confinados en rellenos sanitarios, de conformidad con lo señalado en el artículo 55 de la presente Ley.

Artículo 25. Toda persona física o moral que genere cualquier tipo de residuos, deberá disponerlos de forma adecuada, cumpliendo con las especificaciones de separación del etiquetado establecidas en el artículo 36 de la presente Ley, con la finalidad de que estos residuos se introduzcan a una cadena económica secundaria.

Artículo 26. Toda persona física o moral, institución o entidad gubernamental que opere centros de disposición final como rellenos sanitarios de una capacidad mayor a las 100 toneladas diarias, deberá garantizar el aprovechamiento energético de los gases que de la misma instalación emanen.

CAPÍTULO V

Del Valor

Artículo 27. El Gobierno Federal, los gobiernos de las Entidades Federativas y los municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en la esfera de sus competencias, promoverán:

- I. La participación de las personas físicas o morales para disminuir la destrucción de valor en las diferentes actividades económicas, y
- II. La elección de productos susceptibles de ser reparados, remanufacturados, reprocesados, reutilizados o reciclados, sobre aquellos que no puedan transformarse bajo los preceptos de la Economía Circular.

Artículo 28. El Gobierno Federal, los gobiernos de las Entidades Federativas y los municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en la esfera de sus competencias, desincentivarán la elección de productos fabricados a partir de materiales compuestos que limiten el reciclaje de estos o no puedan incorporarse a una cadena económica secundaria.

Artículo 29. El Gobierno Federal, en la esfera de sus competencias, desincentivarán la producción, comercialización y uso de productos que no puedan repararse, remanufacturarse, reusarse, reciclarse o revalorizarse.

CAPÍTULO VI

De los Incentivos Fiscales y las Actividades Económicas

Artículo 30. La Federación establecerá los elementos pertinentes dentro del Código Fiscal de la Federación con el objetivo de que:

I. Los contribuyentes que pretendan destruir bienes básicos destinados para la subsistencia humana en el ámbito de la alimentación o salud, con la intención de obtener beneficios de las disposiciones fiscales vigentes, estén obligados a donar dichos bienes a las instituciones de beneficencia pública que proporcionen servicios básicos de subsistencia alimentaria y

de salud a personas, comunidades o regiones de escasos recursos o grupos de atención prioritaria, siempre y cuando no se trate de lotes o productos contaminados que puedan poner en riesgo la salud. Dichas instituciones deberán estar autorizadas para recibir donativos deducibles conforme a la Ley del Impuesto sobre la Renta;

II. Los contribuyentes que tengan la intención de destruir mercancías de forma directa sin considerar la donación, siempre y cuando no se trate de insumos que hayan tenido, en algún momento de su vida útil, contacto con sustancias o materias primas peligrosas, residuos peligrosos o tóxicos o

biológicos infecciosos, deberán incorporar el resultado de esa destrucción a una cadena económica secundaria;

III. Se registre a los grupos informales dentro de un régimen fiscal preferente que les permita salir de la informalidad fiscal, comercializar sus productos con personas físicas o morales cuya actividad esté relacionada con las materias primas de segundo uso, y que les brinde oportunidades para acceder a los programas de responsabilidad compartida instrumentados por los sujetos obligados en el marco de la presente Ley, y

IV. En la adquisición, enajenación o compra de excedentes de materiales dirigidos a materias primas de segundo uso, se recurra prioritariamente a los grupos informales independientemente del estatus de su personalidad en materia fiscal.

Artículo 31. Toda persona física o moral dedicada a la producción, importación o distribución de cualquier tipo de mercancía que haya perdido su valor por considerarse saldos o fuera de control de calidad y pretenda su destrucción, deberá observar lo señalado en el artículo inmediato anterior.

Artículo 32. Se evitará la manufactura, elaboración, comercialización, distribución, venta o uso de bienes, mercancías o productos hechos de materias primas o con aditivos, que estén diseñados intencionalmente para destruir su valor al término de su primer ciclo de vida útil, y que impliquen la imposibilidad de ser reincorporados a una cadena económica de materias de segundo uso, termovalorizados o confinados.

CAPÍTULO VII

De las Excepciones

Artículo 33. Quedan exentos de lo dispuesto en los artículos 27, 28 y 29 de la presente Ley, los productos, bienes o materias primas cuyo uso esté destinado para:

- I. Asistencia humanitaria;
- II. Uso médico y para la investigación;
- III. Que al fin de su vida útil se consideren residuos peligrosos o tóxico biológico infecciosos;
- IV. Los empaques de alimentos y bebidas;
- V. Los alimentos y bebidas;
- VI. Los productos de higiene personal y control de la natalidad;
- VII. Los de uso militar y para la seguridad nacional;
- VIII. Los usados en la industria nuclear, y
- IX. Los que determine la Secretaría.

CAPÍTULO VIII

De la Información Ambiental de Impacto

Artículo 34. El Gobierno Federal establecerá las medidas necesarias para garantizar que los productos que se comercialicen en el territorio nacional presenten información de impacto ambiental. Asimismo, garantizará que estas medidas no generen un obstáculo técnico al comercio de bienes y mercancías.

Artículo 35. La información de impacto ambiental contenida en los productos que se comercialicen en territorio nacional debe ser de fácil comprensión, veraz, sencilla, visible y gráficamente entendible, para facilitar la separación de residuos, su reutilización y reciclaje, según sea el caso.

Artículo 36. Con el fin de identificar y facilitar la separación de los residuos, su reutilización y su reciclaje, toda persona física o moral cuya actividad sea la producción, fabricación, distribución, compra, venta, acopio y reciclado de productos, deberá etiquetarlos de la siguiente manera:

- I. Orgánicos (A)
- II. Papel y cartón (B)
- III. Polímeros (C)
- IV. Vidrio (D)
- V. Metales (E)
- VI. Tecnológicos (F)
- VII. Textiles (G)
- VIII. Maderables (H)
- IX. Residuos Peligroso Biológico-Infecciosos "RPBI" (I)
- X. Construcción (J)
- XI. Higiénico (K)
- XII. Minerales (L)
- XIII. Otros (M)

La Secretaría determinará en el Reglamento de la presente Ley, las características visuales de identificación.

Artículo 37. En el caso de productos de corta vida útil, además de lo establecido en el artículo inmediato anterior, deberá contener información relativa a los centros de manejo.

Artículo 38. Toda persona física o moral, cuya actividad sea la fabricación, elaboración, manufactura, producción, distribución o venta de productos electrónicos que se comercialicen o distribuyan en territorio nacional, deberá informar al consumidor si el producto es susceptible de ser reparado, remanufacturado, reutilizado o reciclado, y presentar esta información en su plan de manejo entregado a la Secretaría.

Artículo 39. En la labor de comunicación y difusión de los programas y planes contemplados en este ordenamiento que deberán realizar los tres órdenes de gobierno, se divulgará entre la población los beneficios, alcances y compromisos que implica la instrumentación de la Economía Circular, a fin de garantizar la participación pública y privada.

CAPÍTULO IX

De la Educación

Artículo 40. Las autoridades de los tres órdenes de gobierno, en el ámbito de sus respectivas competencias, incorporarán tipos y modalidades educativas que contemplen en sus contenidos los temas relativos a la Economía Circular, y como condición mínima, aquellos que promuevan:

- I. El valor y ciclo de vida de los objetos y mercancías;
- II. El impacto ambiental del ciclo de vida de un producto;
- III. La importancia del correcto manejo de residuos;
- IV. La concientización de la sociedad para la responsabilidad compartida en la protección y mejoramiento del medio ambiente, y
- V. El valor del trabajo de los grupos informales.

Para estos efectos, se deberá establecer la coordinación pertinente entre la autoridad medioambiental y educativa.

Artículo 41. Las autoridades de los tres órdenes de gobierno, en el ámbito de sus respectivas competencias, podrán celebrar convenios con instituciones de educación superior, centros de investigación, organismos del sector social y privado, organizaciones no gubernamentales, investigadores y especialistas de la materia, con el fin de llevar a cabo investigaciones que permitan el desarrollo de la Economía Circular.

Artículo 42. Las personas físicas o morales sujetas a planes de responsabilidad compartida podrán poner a disposición del Gobierno Federal, Estatal o Municipal, recursos y contenidos con el fin de promover la educación en temas relativos a la Economía Circular.

CAPÍTULO X

De los Instrumentos de la Ley

Artículo 43. Para los efectos de esta Ley, se contemplarán como instrumentos de control, manejo y mejora de la Economía Circular:

- I. Los Planes de Manejo de Residuos Sólidos;
- II. Los Planes de Responsabilidad Compartida;
- III. Los certificados que determine la Secretaría;
- IV. Los Programas Estatales y Municipales;
- V. Las Normas Oficiales Mexicanas;
- VI. El Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, y
- VII. Las disposiciones del Plan Nacional de Economía Circular.

Artículo 44. Los Planes de Manejo de Residuos, en sus modalidad mixto, regional o nacional, se deberán presentar a la Secretaría y deberán ser elaborados acorde con las normas oficiales mexicanas vigentes. En el caso de los planes de manejo estatales, deberán presentarse ante la Entidad Federativa correspondiente.

Artículo 45. Los sujetos obligados por la presente Ley deberán cumplir periódicamente con las metas de recolección, recuperación y valorización que establezca Secretaría.

Artículo 46. Los Planes de Responsabilidad Compartida serán el instrumento que permita incidir directamente en las tres esferas de la sustentabilidad y deberá contar con lo mínimo siguiente:

- I. Resumen descriptivo de la actividad económica realizada;
- II. Propuesta de mejora y compensación ambiental;
- III. Propuesta de activación económica;
- IV. Propuesta de acción social;
- V. En su caso, propuesta de logística de recuperación de residuos;
- VI. Balance de indicadores de la Economía Circular, y
- VII. Las que disponga la Secretaría.

Artículo 47. Las propuestas de mejora y compensación ambiental, de activación económica, y de acción social deben incluir diferentes medios de incidencia en el sector, considerando los siguientes rubros:

- I. Apoyo a la educación;
- II. Apoyo a grupos informales;
- III. Atención médica básica a grupos informales;
- IV. Remediación de sitios contaminados;
- V. Generación de empleos;
- VI. Implementación de infraestructura;
- VII. Recuperación de espacios públicos;

- VIII. Remediación de sitios no controlados de disposición de residuos;
- IX. Apoyo para completar cadenas económicas mediante el desarrollo de tecnología, de redes logísticas o de centros de acopio;
- X. La creación de mercados de subproductos;
- XI. El fomento al desarrollo tecnológico;
- XII. Fomento al acceso de agua potable;
- XIII. Apoyo a la regularización de grupos informales;
- XIV. Fomento al acceso a la educación básica, y
- XV. Todas las que disponga la Secretaría.

Artículo 48. Para dar cumplimiento al Plan de Responsabilidad Compartida, los sujetos obligados por la presente Ley deberán contar con un sistema de gestión individual o estar adheridos a un sistema de gestión colectivo para cada producto.

Artículo 49. La Secretaría expedirá los lineamientos y vigencia de la Certificación de Producción Sustentable a fin de mostrar el cumplimiento a la Ley, reglamentos y Normas Oficiales Mexicanas en materia de Economía Circular por parte de las personas físicas o morales.

Para obtener la Certificación de Producción Sustentable se contemplará como mínimo los siguientes aspectos:

- I. El balance del proceso de producción a través de los indicadores de la Economía Circular;
- II. Un Plan de Mejora para la mitigación de la huella ambiental;
- III. Procesos de eficiencia energética, manejo de residuos e impacto positivo al empleo, y
- IV. Las demás que disponga la Secretaría.

Artículo 50. La Secretaría establecerá los criterios y requisitos necesarios para acreditar y autorizar a terceros, sean públicos o privados, que realicen actividades de auditoria en materia de sustentabilidad.

Artículo 51. Los terceros autorizados tendrán la obligación de entregar a la Secretaría de forma periódica un registro de las certificaciones emitidas con las especificaciones que establezcan los reglamentos y Normas Oficiales Mexicanas vigentes.

Artículo 52. Las certificaciones de materiales y productos de bajo impacto ambiental deberán ajustarse a las normas, lineamientos y/o recomendaciones de organismos dedicados a la normalización, nacionales o internacionales, en materia de Economía Circular.

Artículo 53. La Secretaría establecerá el proceso para la expedición de esta certificación considerando mínimamente:

- I. El balance del proceso de producción a través de los indicadores de la Economía Circular;
- II. Análisis e Inventario de Ciclo de Vida comparativo entre alternativas de materias primas o productos terminados;
- III. Un Plan de Manejo de Residuos aprobado por la Secretaría, donde se garantice la inclusión del producto o material a una cadena económica secundaria;
- IV. En su caso, un Plan de Responsabilidad Compartida;
- V. Los métodos y descripción de la obtención de los indicadores de la Economía Circular, y
- VI. Las demás que disponga la Secretaría.

Artículo 54. La Secretaría establecerá los criterios y requisitos necesarios para acreditar y autorizar a terceros que realicen actividades de auditoria de materiales y productos de bajo impacto ambiental y están obligados a lo establecido por el artículo inmediato anterior de la presente Ley.

Artículo 55. Las certificaciones de cero residuos a relleno serán distintivos que podrán obtener las personas físicas o morales, al demostrar su cabal cumplimiento a los ordenamientos federales en materia de manejo de residuos en un esquema de Economía Circular. La Secretaría será la encargada de expedir los lineamientos para obtenerla, así como la vigencia de dicha certificación.

Artículo 56. La Secretaría establecerá los criterios y requisitos necesarios para acreditar y autorizar a terceros que realicen actividades de auditoría en materia de cero residuos a relleno mismos que estarán obligados por lo establecido en el artículo inmediato anterior.

Artículo 57. Toda persona física o moral, sean instituciones de educación superior, centros de investigación, organismos del sector social y privado, organizaciones no gubernamentales, investigadores y especialistas de la materia, podrán fungir como voluntarios verificadores, con el fin de informar a la Secretaría de las violaciones por parte de cualquier persona física o moral a las disposiciones en esta Ley.

Artículo 58. Los Programas Estatales y Municipales, son los instrumentos de política que tienen por objeto establecer las acciones para la gestión y manejo integral de la Economía Circular.

Dichos programas deberán incluir mínimamente lo siguiente:

- I. La política y estrategias en materia de mitigación de destrucción de valor;
- II. Definición de objetivos y metas cuantitativas;
- III. Mecanismos de actualización;
- IV. Diagnóstico estatal o municipal de aprovechamientos de recursos;
- V. La planeación e instrumentos de gestión y control para la Economía Circular;
- VI. La estrategia de vinculación entre los diferentes órdenes de gobierno y los diferentes organismos públicos y privados para coadyuvar en la implementación y ejecución de los programas;

VII. Las estrategias de mitigación de huella ambiental y destrucción de valor, así como la de restitución del valor, y

VIII. Las demás que disponga la Secretaría.

Artículo 59. El Programa Nacional de Economía Circular tendrá como objetivos:

I. Establecer las bases para que la Federación, las Entidades Federativas, los municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, transiten hacia una Economía Circular, con visión de largo plazo;

II. Disponer los mecanismos de vinculación entre los diferentes eslabones de la Economía Circular de manera eficiente, segura, permanente y sustentable;

III. Prever la generación institucional de indicadores estadísticos, de control y de mejora, en materia de Economía Circular;

IV. Impulsar la creación de mecanismos económicos y financieros para el desarrollo de la Economía Circular en el país;

V. Coadyuvar a la regularización de los grupos informales, su desarrollo social e inclusión a la economía formal, con pleno respeto y reconocimiento a sus derechos humanos;

VI. Crear esquemas para facilitar el intercambio de estrategias y experiencias con gobiernos y organizaciones internacionales que practiquen y fomenten la Economía Circular, y

VII. Establecer metas de cumplimiento para el territorio nacional para el avance y desarrollo de la Economía Circular.

Artículo 60. La Secretaría podrá suscribir convenios con entes públicos o privados, en todos los ámbitos, para cumplir con los objetivos del Programa Nacional de Economía Circular.

Artículo 61. La Secretaría definirá en el Reglamento de esta Ley, las disposiciones necesarias para la operación del Programa Nacional de Economía Circular.

CAPÍTULO XI

De los Organismos Operadores

Artículo 62. Los organismos operadores de la Economía Circular tendrán los siguientes objetivos:

- I. Evitar la destrucción de valor en cadenas económicas;
- II. Generar proyectos productivos o asistenciales;
- III. Disminuir la huella ambiental;
- IV. Cerrar cadenas económicas;
- V. Brindar asistencia para la inclusión a sectores informales;
- VI. Generar empleos, y
- VII. Ser generador de bienestar social.

Artículo 63. Se consideran organismos operadores de la Economía Circular los pertenecientes al sector privado tales como:

- I. Asociaciones o Sociedades Civiles;
- II. Bancos de materiales;
- III. Bancos de alimentos;
- IV. Plantas de composta;
- V. Plantas de generación de energía limpia;
- VI. Comedores comunitarios;
- VII. Centros de capacitación y enseñanza;
- VIII. Centros y empresas comunitarias;

- IX. Cooperativas;
- X. Huertos comunitarios;
- XI. Centros de formalización y atención a sectores informales, y
- XII. Las demás que determine la Secretaría.

Artículo 64. Dentro de los objetivos de los bancos de materiales se tendrán como mínimo los siguientes:

- I. El proceso de reciclaje;
- II. La remanufactura, la reparación, la reutilización y el reacondicionamiento;
- III. La creación de materias primas recicladas, y
- IV. Fortalecimiento del Mercado de subproductos.

Artículo 65. Los organismos operadores podrán suscribir convenios con la Secretaría, los estados y municipios para poder cumplir con sus objetivos. Así mismo, podrán acceder a los estímulos establecidos dentro del Programa Nacional de Economía Circular.

Artículo 66. Los organismos operadores deberán registrar su actividad ante la Secretaría y entregar reportes semestrales de sus actividades bajo las disposiciones que dicha dependencia establezca.

CAPITULO XII

De los Grupos Informales

Artículo 67. Los gobiernos municipales deberán incluir en sus programas municipales de Economía Circular a los grupos informales que realicen alguna actividad relacionada con el reciclaje y el aprovechamiento de los residuos sólidos que generan los habitantes de sus localidades.

Artículo 68. Los gobiernos municipales deberán incluir en sus programas municipales de Economía Circular a los grupos informales que realicen alguna actividad de comercio ambulante, como mercados sobre ruedas, ferias municipales y otros, para brindarles acceso a la información e instrumentos de la presente Ley.

Artículo 69. Los grupos informales dedicados a la pepena que laboren en cualquier vertedero de residuos sólidos a cargo de los gobiernos municipales o en donde sean vertidos los que sean recolectados por el servicio municipal, deberán ser regularizados por las instituciones municipales o los organismos operadores, con el objetivo de mejorar su calidad de vida, incrementar las tasas de recuperación de los materiales reciclables, mejorar la operatividad de los vertederos y dar cumplimiento a las Normas Oficiales Mexicanas aplicables.

Artículo 70. Los gobiernos municipales serán responsables de regularizar e integrar en un Padrón Oficial, a los recicladores que realicen alguna actividad de acopio, compra-venta, reciclaje y aprovechamiento de los subproductos con valor comercial, con el fin de promover el desarrollo del mercado del reciclaje, incrementar las tasas de recuperación de materiales reciclables, mejorar las condiciones de trabajo en sus instalaciones y profesionalizar su actividad.

Artículo 71. Los gobiernos municipales, con el apoyo de los gobiernos estatales, deberán promover y difundir una red de recicladores en su ámbito territorial, con el fin de promover el conocimiento de su existencia y localización entre la ciudadanía, para el desarrollo del mercado del reciclaje.

Artículo 72. En el marco del proceso de regularización de los grupos informales, se incluirá un programa para mejorar e incrementar su capacidad para captar y clasificar materiales, y aumentar el valor agregado a los materiales que comercializa; para el desarrollo del mercado de reciclaje.

Artículo 73. Los gobiernos municipales, deberán presentar anualmente a la Secretaría un reporte con el inventario de las cantidades generadas de subproductos con valor comercial contenidos en los residuos que generan, sus porcentajes de recuperación, destino y actividades en que son empleados.

CAPÍTULO XIII

De las Sanciones Administrativas y el recurso de revisión

Artículo 74. Las violaciones a los preceptos de esta Ley, su Reglamento y las disposiciones que de ella emanen, serán sancionadas administrativamente por la Secretaría, con las siguientes sanciones:

- I. Multa por el equivalente de veinte a sesenta mil Unidades de Medida y Actualización (UMA) vigente al momento de imponer la sanción;
- II. Clausura temporal o definitiva, total o parcial, cuando:
 - a. El infractor no hubiere cumplido en los plazos y condiciones impuestos por la autoridad, con las medidas correctivas o de urgente aplicación ordenadas;
 - b. En casos de reincidencia cuando las infracciones generen efectos negativos al ambiente, o
 - c. Se trate de desobediencia reiterada, en tres o más ocasiones, al cumplimiento de alguna o algunas medidas correctivas o de urgente aplicación impuestas por la autoridad;
- III. Arresto administrativo hasta por 36 horas;
- IV. Reparación del daño;
- V. Servicio Comunitario, y
- VI. La suspensión o revocación de las concesiones, licencias, permisos o autorizaciones correspondientes.

Si una vez vencido el plazo concedido por la autoridad para subsanar la o las infracciones que se hubieren cometido, resultare que dicha infracción o infracciones aún subsisten, podrán imponerse multas por cada día que transcurra sin obedecer el mandato, sin que el total de las multas exceda el monto máximo permitido, conforme a la fracción I del presente artículo.

Artículo 75. En el caso de reincidencia, el monto de la multa podrá ser hasta por tres veces del monto originalmente impuesto, sin importar si este nuevo monto rebasa los establecidos en el artículo anterior. Adicionalmente, podrá sancionarse hasta con la clausura definitiva.

Artículo 76. Se considera reincidente al infractor que incurra más de una vez en conductas que impliquen infracciones a un mismo precepto, en un periodo de dos años, contados a partir de la fecha en que se levante el acta en que se hizo constar la primera infracción, siempre que ésta no hubiese sido desvirtuada.

Artículo 77. Para la imposición de las sanciones por infracciones a esta Ley, se tomará en cuenta:

- I. La gravedad de la infracción, considerando principalmente los efectos negativos sobre los indicadores ambientales de impacto y, en su caso, los niveles en que se hubieran rebasado los límites establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;
- II. Las condiciones económicas del infractor;
- III. La reincidencia, si la hubiere;
- IV. El carácter intencional o negligente de la acción u omisión constitutiva de la infracción;
- V. El beneficio directamente obtenido por el infractor por los actos que motiven la sanción, y
- VI. En el caso en que el infractor realice las medidas correctivas o de urgente aplicación, o subsane las irregularidades en que hubiere incurrido,

previamente a que la Secretaría imponga una sanción, dicha autoridad deberá considerar tal situación como atenuante de la infracción cometida.

Artículo 78. Las resoluciones definitivas dictadas en los procedimientos administrativos con motivo de la aplicación de esta Ley, sus reglamentos y disposiciones que de ella emanen, podrán ser impugnadas por los afectados, mediante el recurso de revisión, dentro de los quince días hábiles siguientes a la fecha de su notificación, o ante las instancias jurisdiccionales competentes.

El recurso de revisión se interpondrá directamente ante la autoridad que emitió la resolución impugnada, quien, en su caso, acordará su admisión, y el otorgamiento o denegación de la suspensión del acto recurrido, turnando el recurso a su superior jerárquico para su resolución definitiva.

La resolución del procedimiento administrativo y la que recaiga al recurso administrativo de revisión, podrán controvertirse en vía de juicio ante los juzgados de distrito en materia administrativa. Cuando se impugne la resolución del recurso administrativo, se entenderá que simultáneamente se impugna la resolución administrativa recurrida en la parte que continúa afectándolo, pudiendo hacer valer conceptos de impugnación no planteados en el recurso.

Artículo 79. En caso de que se expidan licencias, permisos, autorizaciones o concesiones contraviniendo esta Ley, serán nulas y no producirán efecto legal alguno, y los servidores públicos responsables serán sancionados conforme a lo dispuesto en la Ley General de Responsabilidades Administrativas.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

Primero.- Se deroga toda disposición jurídica que se oponga a este decreto.

Segundo.- El Reglamento de esta Ley deberá ser expedido en un plazo no mayor de ciento ochenta días naturales contados a partir de la publicación del presente Decreto en el Diario Oficial de la Federación.

Tercero.- El Programa Nacional de Economía Circular deberá ser expedido en un plazo no mayor de ciento ochenta días naturales contados a partir de la publicación del presente Decreto en el Diario Oficial de la Federación.

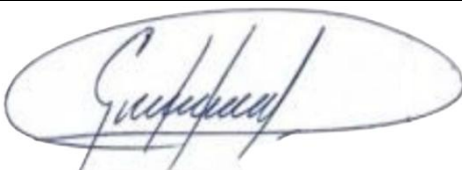
Cuarto.- Los responsables de formular los planes que contempla este ordenamiento, contarán con un plazo no mayor a dos años para formular y someter a consideración de la Secretaría dichos planes

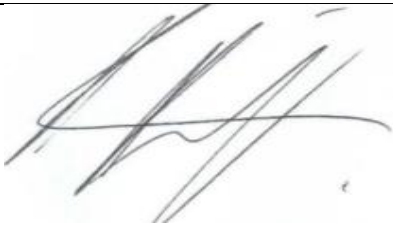
Quinto.- El procedimiento para la presentación de los anteproyectos de las normas oficiales mexicanas relativas a los procesos contemplados en este ordenamiento deberá iniciarse en un plazo no mayor a ciento veinte días naturales a partir de la publicación del presente Decreto en el Diario Oficial de la Federación.

Sexto.- Dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, el Congreso de la Unión y las legislaturas de los estados, deberán adecuar en el ámbito de sus respectivas competencias las disposiciones legales aplicables en la materia.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a 02 de diciembre de 2025.

SUSCRIBEN

NO.	NOMBRE	RÚBRICA
1	Puente Salas Carlos Alberto Coordinador del Grupo Parlamentario	
2	Acosta Islas Anabel	

3	Alatriste Cantú Adolfo	
4	Astudillo Suárez Ricardo	
5	Ávila Villegas Eruviel	
6	Avilés Álvarez Alejandro	
7	Bautista Villegas Oscar	
8	Benavides Cobos Gabriela	
9	Bolaños Cacho-Cué Raúl	

10	Braña Mojica José	
11	Cabrera Lagunas Ma. del Carmen	
12	Canturosas Villarreal Carlos Enrique	
13	Carbajal Méndez Liliana	
14	Carrillo Soberanis Juan Luis	
15	Cota Cárdenas Manuel Alejandro	
16	Cruz Peláez Fátima Almendra	
17	Cuanalo Araujo Jesús Martín	
18	De la Garza Villarreal Héctor Alfonso	
19	De la Mora Torreblanca Marco Antonio	

20	De los Santos Flores Casandra Prisilla	
21	Delgado Carrillo Felipe Miguel	
22	Durán Reveles José Luis	
23	Espino Suárez Mayra	
24	Fernández Cruz Nayeli Arlen	
25	Fernández Martínez José Luis	
26	Fonseca Galicia Celia Esther	
27	Gaitán Díaz María Graciela	
28	Gali López José Antonio	
29	Gallardo García Fausto	

30	Gallardo Juárez Ricardo	
31	González Flandez Deliamaría	
32	Guevara Garza Carlos Alberto	
33	Guzmán González Denisse	
34	Hernández Pérez José Luis	
35	Hernández Rodríguez Blanca Estela	
36	Herrera Borunda Javier Octavio	
37	Huerta Romero Azucena	
38	Licerio Valdés Hilda Magdalena	
39	López Hernández Mario Alberto	

40	Madrazo Silva Carlos Arturo	
41	Madrid Pérez Ricardo	
42	Marín Rangel Iván	
43	Mendoza Mondragón María Luisa	
44	Miranda Barrera Luis Enrique	
45	Nava García María del Carmen	
46	Noyola Cervantes María Leonor	
47	Núñez Aguilar Ernesto	
48	Pedroza Jiménez Héctor	
49	Pérez Cuellar Alejandro	

50	Puertos Chimalhua Jonathan	
51	Quiroga Treviño Luis Orlando	
52	Ramírez Ramos Antonio de Jesús	
53	Salomón Durán Ciria Yamile	
54	Sánchez Juárez Claudia	
55	Santana González Ana Erika	
56	Silva Andraca Ruth Maricela	
57	Scherer Pareyón Julio Javier	
58	Trujillo Trujillo Karina Alejandra	
59	Valladares Eichelmann Juan Carlos	

60	Villarreal Solís Gerardo	
61	Villatoro Osorio Jorge Luis	
62	Winkler Trujillo Cindy	



Secretario de Servicios Parlamentarios: Hugo Christian Rosas de León; **Director General de Crónica y Gaceta Parlamentaria:** Gilberto Becerril Olivares; **Directora del Diario de los Debates:** Eugenia García Gómez; **Jefe del Departamento de Producción del Diario de los Debates:** Oscar Orozco López. Apoyo Documental: **Dirección General de Proceso Legislativo,** José de Jesús Vargas, director. Oficinas de la Dirección del Diario de los Debates de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión: Palacio Legislativo, avenida Congreso de la Unión 66, edificio E, cuarto nivel, colonia El Parque, delegación Venustiano Carranza, CP 15969. Teléfonos: 5036-0000, extensiones 54039 y 54044. **Página electrónica:** <http://cronica.diputados.gob.mx>