CÁMARA DE DIPUTADOS
LXVI LEGISLATURA
SOBERANÍA Y JUSTICIA SOCIAL

Diario de los Debates

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

Primer Periodo de Sesiones Ordinarias del Tercer Año de Ejercicio

Presidente

Diputado Raúl Bolaños-Cacho Cué

Año III	Martes 15 de septiembre de 2026	Sesión 9 Anexo I

Mesa Directiva

Presidente

Dip. Raúl Bolaños-Cacho Cué

Vicepresidentes

Dip. Sergio Carlos Gutiérrez Luna

Dip. Annia Sarahí Gómez Cárdenas

Dip. Nayeli Arlen Fernández Cruz

Secretarios

Dip. Julieta Villalpando Riquelme

Dip. Diana Estefanía Gutiérrez Valtierra

Dip. Felipe Miguel Delgado Carrillo

Dip. Francisco Amadeo Espinosa Ramos

Dip. Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel

Dip. Laura Irais Ballesteros Mancilla

Junta de Coordinación Política

Presidente

Dip. Ricardo Monreal Ávila
Coordinador del Grupo Parlamentario
de Morena

Coordinadores de los Grupos Parlamentarios

Dip. José Elías Lixa Abimerhi
Coordinador del Grupo Parlamentario del
Partido Acción Nacional

Dip. Carlos Alberto Puente Salas
Coordinador del Grupo Parlamentario del
Partido Verde Ecologista de México

Dip. Reginaldo Sandoval Flores
Coordinador del Grupo Parlamentario del
Partido del Trabajo

Dip. Rubén Ignacio Moreira Valdez
Coordinador del Grupo Parlamentario del
Partido Revolucionario Institucional

Dip. Ivonne Aracelly Ortega Pacheco
Coordinadora del Grupo Parlamentario de
Movimiento Ciudadano

CÁMARA DE DIPUTADOS
LXVI LEGISLATURA
SOBERANÍA Y JUSTICIA SOCIAL

Diario de los Debates

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

Primer Periodo de Sesiones Ordinarias del Tercer Año de Ejercicio

Director General de Crónica y Gaceta Parlamentaria Gilberto Becerril Olivares	Presidente Diputado Raúl Bolaños-Cacho Cué	Directora del Diario de los Debates Eugenia García Gómez
Año III	Ciudad de México, martes 15 de septiembre de 2026	Sesión 9 Anexo I

S U M A R I O

INICIATIVAS CON PROYECTO DE LEY O DECRETO

LEY FEDERAL DE PROTECCIÓN AL CONSUMIDOR

De la diputada Beatriz Andrea Navarro Pérez, del Grupo Parlamentario de Morena, la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Federal de Protección al Consumidor, en materia de combate a la publicidad engañosa sobre venta y alquiler de inmuebles en supuestas playas privadas. **4**

SE EXPIDE LA LEY FEDERAL DE SEGURIDAD CARRETERA

Del diputado José Manuel Hinojosa Pérez, en nombre propio y de diputados integrantes del Grupo Parlamentario del PAN, la iniciativa que se expide la Ley Federal de Seguridad Carretera. **33**

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY FEDERAL DE PROTECCIÓN AL CONSUMIDOR, EN MATERIA DE COMBATE A LA PUBLICIDAD ENGAÑOSA SOBRE VENTA Y ALQUILER DE INMUEBLES EN SUPUESTAS PLAYAS PRIVADAS, PRESENTADA POR LA DIPUTADA BEATRIZ ANDREA NAVARRO PÉREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA.

La que suscribe, Beatriz Andrea Navarro Pérez, Diputada Federal por el Distrito 02 del Estado de Nayarit, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en 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 consideración de esta soberana asamblea la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Federal de Protección al Consumidor, en materia de combate de la publicidad engañosa sobre playas privadas, a fin de salvaguardar la protección del acceso libre al litoral, al tenor de la siguiente:

Túrnese a la Comisión de Economía, Comercio y Competitividad para dictamen.
Septiembre 15 de 2026.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

I. MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL: LAS PLAYAS COMO PATRIMONIO DE LA NACIÓN.

El artículo 27, párrafo quinto, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) establece que la propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro del territorio nacional corresponde originariamente a la Nación. Las playas marítimas y la Zona Federal Marítimo Terrestre (ZOFEMAT) son bienes de uso común cuyo dominio directo corresponde exclusivamente a la Federación, sin que ningún particular pueda apropiarse de ellos ni restringir su uso

público. El dominio de la Nación sobre estos bienes es inalienable e imprescriptible.[1]

El artículo 11 constitucional, por su parte, garantiza la libertad de tránsito de toda persona en el territorio nacional, sin condición ni restricción alguna salvo las previstas expresamente por la ley. Esta garantía individual resulta directamente aplicable al acceso y tránsito peatonal por las playas, reforzando el carácter de bien de uso común que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) les reconoce.

El artículo 25, párrafo tercero de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos **establece que el Estado organizará y fomentará las actividades que demande el interés general y regulará aquellas ramas de la actividad económica que, conforme al interés público, requieran sujeción especial. La comercialización engañosa de un bien de dominio público (la playa) encuadra paradigmáticamente en el supuesto que justifica la intervención regulatoria del Estado.**

La Ley General de Bienes Nacionales[2] (LGBN), publicada en el Diario Oficial de la Federación el 20 de mayo de 2004, desarrolla este mandato constitucional. **Su artículo 7, fracción IV, clasifica las playas marítimas y la ZOFEMAT como bienes del dominio público federal de uso común, impidiendo su privatización, acotamiento o apropiación por particulares; establece además que las obras de infraestructura en la zona federal corresponden exclusivamente al Gobierno Federal. El artículo 13 dispone que dichos bienes son inalienables, imprescriptibles e inembargables**, y operan *erga omnes*; es decir, son oponibles

[1] Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Disponible en: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf
[2] Ley General de Bienes Nacionales. Disponible en: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGBN.pdf

frente a cualquier persona, incluidos los titulares de concesiones administrativas.

> *"ARTÍCULO 13.- Los bienes sujetos al régimen de dominio público de la Federación son inalienables, imprescriptibles e inembargables y no estarán sujetos a acción reivindicatoria o de posesión definitiva o provisional, o alguna otra por parte de terceros."*

El artículo 8 de la LGBN prohíbe de manera expresa que el acceso a la playa sea inhibido, restringido, obstaculizado o condicionado por cualquier persona física o moral, salvo los casos expresamente establecidos en el reglamento respectivo. **Esta prohibición es absoluta y no admite excepciones por razones comerciales o de desarrollo privado. La ZOFEMAT, definida como la franja de veinte metros de anchura medida horizontalmente a partir de la línea de pleamar máxima ordinaria, también integra el dominio público federal y su administración corresponde a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT).**

> *"ARTÍCULO 8. ...*
>
> *...*
>
> *El acceso a las playas marítimas y la zona federal marítimo terrestre contigua a ellas no podrá ser inhibido, restringido, obstaculizado ni condicionado salvo en los casos que establezca el reglamento."*

El artículo 154 de la Ley General de Bienes Nacionales sanciona con multa de entre 3,000 y 12,000 veces la Unidad de Medida y Actualización (UMA) a quien impida, obstaculice o restrinja el libre acceso y tránsito peatonal por la playa. Considerando que el valor de la UMA vigente en 2026 es de $117.31 pesos, la multa máxima aplicable asciende a $1'407,720.00 pesos.

En materia ambiental, los artículos 28, 30 y 35 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA) **establecen que toda obra o actividad que afecte ecosistemas costeros o se realice en la Zona Federal Marítimo Terrestre requiere previamente la evaluación del impacto ambiental por parte de SEMARNAT** (autoridad exclusiva e indelegable en la materia), la cual deberá analizar impactos acumulativos, sinérgicos y a largo plazo. **Ningún particular puede ejecutar obras en la ZOFEMAT sin contar con la autorización expresa de dicha Secretaría, y ninguna resolución emitida por otra autoridad puede sustituir dicha evaluación.**[3]

II. LA REFORMA DE 2020 A LA LEY GENERAL DE BIENES NACIONALES Y SUS ALCANCES EN MATERIA DE ACCESO PÚBLICO.

El 21 de octubre de 2020 se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF)[4] el decreto que reformó la LGBN con el propósito explícito de poner fin a la llamada "privatización silenciosa" de las costas mexicanas. Dicha reforma adicionó al artículo 8 de la LGBN un párrafo que prohíbe inhibir, restringir, obstaculizar o condicionar el acceso a las playas marítimas y a la ZOFEMAT. Asimismo, se adicionó el artículo 154 con el régimen sancionador descrito en el apartado anterior.

En octubre de 2025, la Cámara de Diputados aprobó, por unanimidad de 465 votos a favor, reformas adicionales a la Ley General de Bienes Nacionales y a la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, encaminadas a reforzar el acceso

[3] Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente. Disponible en: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGEEPA.pdf
[4] DOF, 21 de octubre de 2020. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/index_113.php?year=2020&month=10&day=21#gsc.tab=0

libre y gratuito a las playas y a las áreas naturales protegidas.[5] Entre las disposiciones aprobadas destaca la obligación de que todas las concesiones sobre la ZOFEMAT incluyan cláusula expresa de garantía de acceso público, bajo pena de revocación, y el mandato a SEMARNAT de crear un Registro Nacional de Accesos a Playas[6] (aún no se aprueba en el Senado).

> *"El dictamen, que se turnó al Senado para su discusión y votación, específica en la Ley General de Bienes Nacionales que el* ***acceso a las playas marítimas*** *y Zona Federal Marítimo Terrestre contigua a las mismas será libre, gratuito y permanente para todas las personas sin distinción de origen, nacionalidad o condición social.*
>
> *Subraya que esto no podrá ser inhibido, restringido, obstaculizado ni condicionado, salvo en los casos que señalan otras leyes o los reglamentos administrativos.*
>
> *Añade que las autoridades federales, estatales y municipales, en el ámbito de sus competencias, garantizarán el acceso desde las vías públicas a las playas marítimas y zona federal marítimo-terrestre contigua a las mismas, el cual deberá ser seguro y señalizado.*
>
> *También indica que* ***queda prohibida la imposición de cobros, cuotas o condiciones restrictivas para el ingreso a las playas*** *marítimas y Zona Federal Marítimo Terrestre contigua a las mismas, salvo por disposición expresa para la prevención y protección ambiental, seguridad pública, interés nacional y en los casos que establezcan los reglamentos administrativos.*
>
> *Además, menciona que las concesiones o permisos en Zonas Federales Marítimo Terrestres deberán contemplar el acceso público a las playas marítimas conforme a las disposiciones reguladas.*
>
> *La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, en coordinación con los ayuntamientos de los municipios que colinden con la Zona Federal Marítimo Terrestre, establecerán el Registro Nacional de Accesos a Playas a partir de la identificación y validación conjunta que resulte de la traza urbana, semiurbana y rural señalada en los Programas de Desarrollo Urbano, los Programas de Ordenamiento Ecológico Locales, los Programas de Manejo de Áreas*

[5] Por unanimidad, diputados aprueban reforma que permite el libre acceso a todas las playas del país. El financiero 01 de octubre de 2025. Disponible en: https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/2025/10/01/por-unanimidad-diputados-aprueban-reforma-que-permite-el-libre-acceso-a-todas-las-playas-del-pais/

[6] Dictámenes a Discusión, Sesión de Pleno 01 de octubre de 2025. Gaceta Parlamentaria. Disponible en: https://gaceta.diputados.gob.mx/PDF/66/2025/oct/20251001-V.pdf

Naturales Protegidas y otros instrumentos aplicables, así como de los convenios con propietarios de predios colindantes con la Zona Federal Marítimo Terrestre.

Los municipios y, en su caso, ***los estados deberán inscribir en los catastros y Registros Públicos de la Propiedad y del Comercio los accesos a playas, a fin de garantizar su permanencia y el conocimiento de su existencia ante solicitudes de compraventa, rectificación de límites y colindancias de predios contiguos y otros instrumentos aplicables.***"

No obstante, en los avances señalados, persiste una antinomia (vacío normativo) de trascendencia mayúscula en el ámbito comercial y publicitario: **la reforma de 2020 no vinculó expresamente las prohibiciones de restricción de acceso con las prácticas de publicidad y contratación reguladas por la Ley Federal de Protección al Consumidor** (LFPC), **ni estableció mecanismos específicos de control previo sobre la publicidad que induce a los consumidores a creer que adquieren un derecho exclusivo sobre la playa.** La presente iniciativa busca colmar ese vacío.

III. EL FENÓMENO DE LA "PRIVATIZACIÓN SILENCIOSA" DE LAS COSTAS: CONTEXTO Y CASOS DOCUMENTADOS.

El proceso de desarrollo turístico masivo en las costas mexicanas, iniciado en la década de 1970 con los denominados "polos de desarrollo turístico" (Cancún, Los Cabos, Ixtapa-Zihuatanejo, entre otros), estuvo acompañado de un régimen de concesiones sobre la ZOFEMAT que, con el paso del tiempo, derivó en la apropiación indirecta del espacio costero por parte de grandes corporaciones hoteleras e inmobiliarias. Este fenómeno se caracterizó por tres mecanismos concurrentes:

- **El cercamiento físico:** instalación de bardas, casetas de control, vigilantes privados y accesos controlados con brazos mecánicos o torniquetes que impedían de facto el tránsito peatonal por la playa.
- **El cobro indirecto:** condicionamiento del acceso al consumo de alimentos y bebidas, renta de servicios de club de playa o pago de tarifas de "acceso" que en la práctica convertían un bien de uso común en un servicio oneroso.
- **La publicidad engañosa:** promoción de tiempos compartidos, hoteles, resorts y desarrollos inmobiliarios mediante el uso sistemático de expresiones como "playa privada", "playa exclusiva", "acceso privado a la playa" o equivalentes, que inducen al consumidor a creer que adquiere un derecho de exclusividad sobre un espacio que es, por mandato constitucional, patrimonio de la Nación.

La presente iniciativa se enfoca en el tercero de esos mecanismos **(la publicidad engañosa)** por ser el menos regulado específicamente y el que genera mayores daños al consumidor, pues opera en la etapa precontractual y determina la decisión de compra, cuando el consumidor aún no ha desembolsado suma alguna y podría protegerse si contara con información veraz.

CASOS DOCUMENTADOS EN MÉXICO.

Grupo DINE / Desarrollos *Montage y Pendry*, Punta Mita, Nayarit. La situación que se vive actualmente en Punta de Mita, Municipio de Bahía de Banderas, Nayarit, constituye el caso más reciente y emblemático de esta problemática. El Grupo DINE (desarrollador con más de cuatro décadas de presencia en la región, responsable histórico de la construcción del *Four Seasons* y el *St. Regis* Punta Mita) promueve los complejos inmobiliarios y hoteleros *Montage y Pendry*, con más de 250 habitaciones

y 120 residencias privadas, cuya apertura está prevista para 2026. **Pobladores de Punta de Mita han denunciado formalmente que las obras de construcción en la Zona Federal Marítimo Terrestre** (incluyendo la colocación de grandes rocas y la modificación de la línea de costa frente a Playa Las Cocinas) **destruyen el ecosistema costero, interrumpen el movimiento natural de la arena y generan una privatización de facto del acceso público al mar, convirtiendo un bien de uso común en una amenidad exclusiva para huéspedes de lujo. En palabras de los propios vecinos afectados: "estas obras cortan el movimiento natural de la arena, impiden que el mar regenere la playa y, poco a poco, la desaparecen.** Es un proceso silencioso: cuando te das cuenta, ya no hay playa, solo piedras". De manera concurrente, la playa La Lancha (histórico espacio de surfistas y familias locales en la misma zona) ha sido objeto de intentos reiterados de restricción de acceso por parte del propio Grupo DINE desde al menos 2018, cuando la empresa colocó malla electrificada para impedir el paso de ciudadanos, quienes la derribaron ejerciendo su derecho constitucional. **A pesar de haberse celebrado al menos tres reuniones con SEMARNAT en Bahía de Banderas, al momento de la presentación de esta iniciativa la situación permanece en una supuesta suspensión definitiva y recesión de permisos, insuficiente para revertir los daños ya causados. LO QUE AGRAVA ESPECIALMENTE ESTE CASO ES QUE, DE MANERA SIMULTÁNEA A ESTAS OBRAS, EL GRUPO DINE COMERCIALIZA SUS HABITACIONES/RESIDENCIAS Y TIEMPOS COMPARTIDOS UTILIZANDO REFERENCIAS DE PLAYA PRIVADA Y ACCESO CONTROLADO AL LITORAL EN SU PUBLICIDAD, SIN INCLUIR DECLARACIÓN INFORMATIVA ALGUNA SOBRE EL CARÁCTER PÚBLICO DE LAS PLAYAS.** Bahía de Banderas también enfrenta el problema de manera más amplia: el IMPLAN municipal ha documentado que 101 accesos al mar han sido privatizados o bloqueados en el municipio, de los cuales el 55% corresponde a brechas y caminos de terracería que requieren acciones de

recuperación inmediata.[7]

Tulum, Quintana Roo. El caso de Tulum ha sido ampliamente documentado por organizaciones como el Centro Mexicano de Derecho Ambiental (CEMDA) y por medios nacionales e internacionales. Múltiples hoteles boutique y desarrollos inmobiliarios de la zona han utilizado en su publicidad expresiones como "playa privada" o "*beach front exclusivo*", colocando señalización restrictiva y empleando personal de seguridad para impedir el acceso de personas no hospedadas, en flagrante violación a la Ley General de Bienes Nacionales. PROFEPA ha iniciado procedimientos administrativos en la zona, pero la ausencia de un vínculo normativo expreso con la Ley Federal de Protección al Consumidor ha limitado la capacidad sancionadora de PROFECO ante la publicidad que originó el engaño.[8]

Los Cabos, Baja California Sur. El 05 de diciembre de 2025, la Presidenta Claudia Sheinbaum Pardo ordenó a SEMARNAT[9] investigar presuntos casos de privatización e invasión en la playa San Cristóbal, en Cabo San Lucas, donde un complejo inmobiliario había instalado infraestructura que obstaculizaba el acceso peatonal a la playa y comercializaba sus unidades con la promesa de "acceso privado al mar". La Presidenta calificó de ilegales estas restricciones y reiteró que *"las playas son del pueblo y tiene que abrirse el espacio para que la gente tenga acceso; las playas no son privadas"*.

Plataformas digitales y alcance masivo. Un análisis realizado en 2024 por

[7] Revelan que 101 accesos al mar han sido privatizados en Bahía Banderas. Tribuna de la Bahía, mayo 2025. Disponible en: https://tribunadelabahia.com.mx/accesos-mar-privatizados-bahia-banderas/
[8] Alerta CMDA sobre impactos ambientales, mayo 2024. Disponible en: https://cemda.org.mx/alerta-cemda-sobre-impactos-ambientales-graves-del-proyecto-punta-jade-en-tulum/
[9] Sheinbaum Ordena investigar presunta Privatización de Playa San Cristóbal en BCS, 05 de diciembre de 2025. Radio Fórmula. Disponible en: https://www.radioformula.com.mx/lapaz/sheinbaum-ordena-investigar-presunta-privatizacion-de-playa-san-cristobal-en-baja-california-sur-20251205-0051.html

PROFECO[10] sobre una muestra de 500 listados de propiedades costeras en plataformas digitales reveló que el 67% utilizaba alguna variante de la expresión "playa privada" en su descripción principal o en sus fotografías, sin incluir advertencia alguna sobre el carácter público del litoral. Dada la escala global de plataformas como *Booking Holdings, Expedia Group y Airbn*b (que en conjunto intermedian millones de transacciones anuales en México), el alcance del daño al consumidor es de proporciones masivas.[11]

Fraudes a turistas extranjeros. El Departamento del Tesoro de los Estados Unidos sancionó, en el periodo 2025-2026, a 17 empresas y 5 personas físicas vinculadas a esquemas de fraude en tiempos compartidos en Puerto Vallarta y Nayarit, en los cuales la promesa de exclusividad sobre espacios costeros constituía un elemento central del engaño. Se estima que aproximadamente 6,000 ciudadanos estadounidenses perdieron cerca de 300 millones de dólares entre 2019 y 2023 mediante estas prácticas, que incluían el uso de publicidad digital con referencias a "playas privadas" o exclusivas.[12]

IV. LA PUBLICIDAD ENGAÑOSA SOBRE "PLAYAS PRIVADAS" COMO VIOLACIÓN AL DERECHO DEL CONSUMIDOR.

El artículo 6, apartado A, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos garantiza el derecho de toda persona a recibir información veraz. En el ámbito del derecho del consumo, este derecho se concreta en el artículo 1, fracción I, de la Ley Federal de Protección al Consumidor (LFPC), que reconoce como derecho

[10] Informe Anual PROFECO, 2024. Disponible en: https://www.profeco.gob.mx/Informe/Informe%20Anual%20Profeco%202024%20Digital.pdf
[11] Guía de procedimiento de publicidad engañosa. PROFECO. Disponible en: https://www.profeco.gob.mx/juridico/Documentos/SSC/Normatividad_TomoIV/Publicidad%20enga%C3%B1osa.pdf
[12] Estados Unidos sanciona en Puerto Vallarta y Nayarit a una Red de 17 Empresas por fraude en tiempos compartidos. El País, 19 de febrero de 2026. Disponible en: https://elpais.com/mexico/2026-02-19/estados-unidos-sanciona-en-puerto-vallarta-y-nayarit-a-una-red-de-17-empresas-por-fraude-en-tiempos-compartidos-vinculada-al-cartel-jalisco.html

básico del consumidor el de recibir información adecuada y clara sobre los bienes y servicios que consume. Los párrafos segundo y tercero del artículo 32 de la propia LFPC establece que la información o publicidad relativa a bienes o servicios deberá ser veraz, comprobable, clara y exenta de elementos que induzcan a error o confusión.

La utilización de las expresiones "playa privada" o equivalentes en la publicidad de inmuebles o servicios turísticos costeros viola simultáneamente tres dimensiones de este derecho:

- **La veracidad: afirmar o sugerir que existe una playa privada constituye una falsedad jurídica, dado que las playas son bienes de dominio público cuya titularidad corresponde a la Federación y cuyo uso común no puede ser privatizado.** La expresión es, en sí misma, una contradicción en términos: bajo el ordenamiento jurídico mexicano, no puede existir una "playa privada".
- La comprobabilidad: ningún proveedor puede acreditar mediante título jurídico alguno el derecho de propiedad o de exclusividad sobre una playa marítima o sobre la ZOFEMAT, toda vez que dichos bienes son inalienables e imprescriptibles. La afirmación publicitaria de "playa privada" es, por definición, inverificable.
- La claridad y la ausencia de engaño: **la expresión "playa privada" induce en el consumidor promedio, la convicción de que adquiere un derecho de exclusividad sobre el espacio litoral, cuando en realidad lo que puede adquirir es el acceso a instalaciones privadas de un hotel o desarrollo inmobiliario que, por su ubicación contigua a la playa, facilita el disfrute de ésta, pero sin que ello implique exclusividad, propiedad ni derecho a impedir el acceso de terceros.**

Desde la perspectiva económica, los estudios de mercado disponibles en el sector

inmobiliario turístico de Cancún, Riviera Maya, Los Cabos y Puerto Vallarta revelan que la mención de "playa privada" en la publicidad de un desarrollo inmobiliario incrementa el precio de venta o renta entre un 25% y un 40% respecto de propiedades con características similares pero sin dicha referencia. En el caso de los tiempos compartidos de alto segmento, este diferencial puede representar decenas de miles de dólares por contrato. Este sobreprecio pagado por una característica que jurídicamente no puede existir constituye la cuantificación del daño patrimonial sufrido por el consumidor engañado.

Los registros de PROFECO permiten dimensionar el problema en términos cuantitativos: durante 2024, la Procuraduría recibió 82,269 quejas presenciales y en línea, siendo los servicios turísticos y de hospedaje uno de los rubros con mayor incidencia. **Entre 2022 y 2024, las quejas relacionadas con el sector inmobiliario aumentaron un 27%, con 2,519 quejas registradas en 2023, concentradas en Quintana Roo, Jalisco, Baja California Sur y Nayarit.** En 2025, PROFECO emitió múltiples alertas sobre contratos de tiempo compartido con cláusulas abusivas e información incompleta sobre el carácter público de los espacios costeros.[13]

V. MARCO COMPARADO: REGULACIÓN INTERNACIONAL.

La preocupación por la privatización indirecta de las costas y por la publicidad engañosa en el sector turístico-inmobiliario costero no es exclusiva de México. Diversas jurisdicciones han adoptado marcos normativos específicos:

- España. La Ley de Costas (Ley 22/1988) establece que las playas, el mar territorial y las aguas interiores son bienes de dominio público estatal. La

[13] Informe Anual PROFECO, 2024. pp. 29 Disponible en: https://www.profeco.gob.mx/Informe/Informe%20Anual%20Profeco%202024%20Digital.pdf

reforma de 2013 introdujo mecanismos reforzados de control de la publicidad turística en zonas costeras, incluyendo la prohibición de cualquier referencia a exclusividad o privacidad del litoral en la promoción de establecimientos hoteleros.[14]

- Brasil. La Constitución Federal de 1988 en su artículo 20, clasifica las playas marítimas como bienes de la Unión y el Código de Defesa do Consumidor tipifica expresamente como publicidad engañosa aquella que induce al consumidor a error respecto de las características del servicio. La jurisprudencia del *Superior Tribunal de Justiça* ha aplicado estos preceptos para sancionar a desarrolladores que publicitan *"praias privativas"* en destinos como Búzios y Trancoso.[15]
- Francia. *La Loi Littoral* (1986) establece el principio de libre acceso al litoral y el *Code* de la *Consommation* en su artículo L122 del 1 al 7 **sanciona la publicidad engañosa con penas de hasta dos años de prisión y multas de hasta 300,000 euros.** Ese Código de Consumidor ha emitido directrices específicas sobre la prohibición de publicidad que sugiera exclusividad sobre el dominio público marítimo.[16]

Los ejemplos anteriores demuestran que la regulación específica de la publicidad engañosa en zonas costeras no es una innovación radical, sino la incorporación de México a una tendencia normativa internacional consolidada, acorde con los estándares de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) de la que México forma parte desde 1994 y con las Directrices para la Protección del Consumidor de las Naciones Unidas UNCTAD

[14] Ley 22/1988, 28 de julio, de costas. Gobierno de España. Disponible en: https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1988-18762
[15] Constitución Política de la República Federativa de Brasil, 1988. Disponible en: https://www.acnur.org/fileadmin/Documentos/BDL/2001/0507.pdf
[16] Code de la Consommation, République Francaise. Disponible en: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006069565/

(revisión de 2015).[17]

VI. INSUFICIENCIA DE LA REGULACIÓN VIGENTE Y NECESIDAD DE LA REFORMA

La Ley Federal de Protección al Consumidor (LFPC) cuenta con una prohibición general de publicidad engañosa en su artículo 32, pero carece de normas específicas que:

1. Vinculen expresamente la prohibición de publicidad engañosa con el régimen jurídico de los bienes nacionales costeros.
2. Definan con precisión qué expresiones publicitarias constituyen engaño en el contexto de la comercialización costera.
3. Establezcan obligaciones de contenido mínimo en la publicidad de bienes y servicios turísticos costeros (declaración informativa obligatoria).
4. Impongan un sistema de registro previo de publicidad que permita a PROFECO ejercer un control ex ante —y no únicamente reactivo— ante las quejas presentadas.
5. Contemplen sanciones específicas, progresivas y suficientemente disuasorias para las infracciones en este sector, diferenciadas de la sanción genérica del artículo 128 de la LFPC.
6. Reconozcan el impacto particular de las plataformas digitales de comercialización turística como amplificadoras masivas de la publicidad engañosa.

[17] Directrices de las Naciones Unidas para la Protección al Consumidor: Disponible en: https://unctad.org/topic/competition-and-consumer-protection/un-guidelines-for-consumer-protection

Esta insuficiencia normativa genera incentivos perversos: el costo de las sanciones genéricas es significativamente inferior a los beneficios económicos obtenidos mediante el diferencial de precio asociado a la falsa exclusividad costera. La presente iniciativa busca corregir esta distorsión mediante una regulación específica, moderna y con verdadera capacidad disuasoria, congruente con el principio de máxima protección al consumidor que informa la LFPC (artículo 1), con el mandato constitucional de preservar los bienes nacionales para el beneficio de todas las personas (artículo 27 de la CPEUM), y con los compromisos internacionales de México en materia de protección al consumidor.

En el siguiente cuadro comparativo se expone la reforma propuesta:

LEY FEDERAL DE PROTECCIÓN AL CONSUMIDOR	
Texto vigente	Texto propuesto
ARTÍCULO 24. La procuraduría tiene las siguientes atribuciones: I. Promover y proteger los derechos del consumidor, así como aplicar las medidas necesarias para propiciar la equidad y seguridad jurídica en las relaciones entre proveedores y consumidores; II. Procurar y representar los intereses de los consumidores, mediante el ejercicio de las acciones, recursos, trámites o gestiones que procedan;	ARTÍCULO 24. La procuraduría tiene las siguientes atribuciones: I. Promover y proteger los derechos del consumidor, así como aplicar las medidas necesarias para propiciar la equidad y seguridad jurídica en las relaciones entre proveedores y consumidores; II. Procurar y representar los intereses de los consumidores, mediante el ejercicio de las acciones, recursos, trámites o gestiones que procedan;

III. Representar individualmente o en grupo a los consumidores ante autoridades jurisdiccionales y administrativas, y ante los proveedores;	III. Representar individualmente o en grupo a los consumidores ante autoridades jurisdiccionales y administrativas, y ante los proveedores;
IV. Recopilar, elaborar, procesar y divulgar información objetiva para facilitar al consumidor un mejor conocimiento de los bienes y servicios que se ofrecen en el mercado; En el caso de servicios educativos proporcionados por particulares, deberá informar a las y los consumidores, la publicación señalada en el segundo párrafo del artículo 56 de la Ley General de Educación así como la aptitud del personal administrativo que labora en el plantel;	IV. Recopilar, elaborar, procesar y divulgar información objetiva para facilitar al consumidor un mejor conocimiento de los bienes y servicios que se ofrecen en el mercado; En el caso de servicios educativos proporcionados por particulares, deberá informar a las y los consumidores, la publicación señalada en el segundo párrafo del artículo 56 de la Ley General de Educación así como la aptitud del personal administrativo que labora en el plantel;
V. Formular y realizar programas de educación para el consumo, así como de difusión y orientación respecto de las materias a que se refiere esta ley;	V. Formular y realizar programas de educación para el consumo, así como de difusión y orientación respecto de las materias a que se refiere esta ley;
VI. Orientar a la industria y al comercio respecto de las necesidades y problemas de los consumidores;	VI. Orientar a la industria y al comercio respecto de las necesidades y problemas de los consumidores;
VII. Realizar y apoyar análisis, estudios e	VII. Realizar y apoyar análisis, estudios e

investigaciones en materia de protección al consumidor;	investigaciones en materia de protección al consumidor;
VIII. Promover y realizar directamente, en su caso, programas educativos y de capacitación en las materias a que se refiere esta ley y prestar asesoría a consumidores y proveedores;	VIII. Promover y realizar directamente, en su caso, programas educativos y de capacitación en las materias a que se refiere esta ley y prestar asesoría a consumidores y proveedores;
IX. Promover nuevos o mejores sistemas y mecanismos que faciliten a los consumidores el acceso a bienes y servicios en mejores condiciones de mercado;	IX. Promover nuevos o mejores sistemas y mecanismos que faciliten a los consumidores el acceso a bienes y servicios en mejores condiciones de mercado;
IX bis.- Promover en coordinación con la Secretaría la formulación, difusión y uso de códigos de ética, por parte de proveedores, que incorporen los principios previstos por esta Ley respecto de las transacciones que celebren con consumidores a través del uso de medios electrónicos, ópticos o de cualquier otra tecnología;	IX bis.- Promover en coordinación con la Secretaría la formulación, difusión y uso de códigos de ética, por parte de proveedores, que incorporen los principios previstos por esta Ley respecto de las transacciones que celebren con consumidores a través del uso de medios electrónicos, ópticos o de cualquier otra tecnología;
IX Ter. Promover la coordinación entre las autoridades federales, estatales y municipales que corresponda, a fin de asegurar la protección efectiva al	IX Ter. Promover la coordinación entre las autoridades federales, estatales y municipales que corresponda, a fin de asegurar la protección efectiva al

consumidor en contra de la información o publicidad engañosa o abusiva;	consumidor en contra de la información o publicidad engañosa o abusiva;
X. Actuar como perito y consultor en materia de calidad de bienes y servicios y elaborar estudios relativos;	X. Actuar como perito y consultor en materia de calidad de bienes y servicios y elaborar estudios relativos;
XI. Celebrar convenios con proveedores y consumidores y sus organizaciones para el logro de los objetivos de esta ley;	XI. Celebrar convenios con proveedores y consumidores y sus organizaciones para el logro de los objetivos de esta ley;
XII. Celebrar convenios y acuerdos de colaboración con autoridades federales, estatales, municipales, del gobierno del Distrito Federal y entidades paraestatales en beneficio de los consumidores; así como acuerdos interinstitucionales con otros países, de conformidad con las leyes respectivas;	XII. Celebrar convenios y acuerdos de colaboración con autoridades federales, estatales, municipales, del gobierno del Distrito Federal y entidades paraestatales en beneficio de los consumidores; así como acuerdos interinstitucionales con otros países, de conformidad con las leyes respectivas;
XIII. Vigilar y verificar el cumplimiento de las disposiciones en materia de precios y tarifas establecidos o registrados por la autoridad competente y coordinarse con otras autoridades legalmente facultadas para inspeccionar precios para lograr la eficaz protección de los intereses del consumidor y, a la vez evitar duplicación de funciones;	XIII. Vigilar y verificar el cumplimiento de las disposiciones en materia de precios y tarifas establecidos o registrados por la autoridad competente y coordinarse con otras autoridades legalmente facultadas para inspeccionar precios para lograr la eficaz protección de los intereses del consumidor y, a la vez evitar duplicación de funciones;

XIV. Vigilar y verificar el cumplimiento de las disposiciones contenidas en esta ley y, en el ámbito de su competencia, las de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, así como de las normas oficiales mexicanas y demás disposiciones aplicables, y en su caso determinar los criterios para la verificación de su cumplimiento;	XIV. Vigilar y verificar el cumplimiento de las disposiciones contenidas en esta ley y, en el ámbito de su competencia, las de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, así como de las normas oficiales mexicanas y demás disposiciones aplicables, y en su caso determinar los criterios para la verificación de su cumplimiento;
XIV bis. Verificar que las pesas, medidas y los instrumentos de medición que se utilicen en transacciones comerciales, industriales o de servicios sean adecuados y, en su caso, realizar el ajuste de los instrumentos de medición en términos de lo dispuesto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización;	XIV bis. Verificar que las pesas, medidas y los instrumentos de medición que se utilicen en transacciones comerciales, industriales o de servicios sean adecuados y, en su caso, realizar el ajuste de los instrumentos de medición en términos de lo dispuesto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización;
XV. Registrar los contratos de adhesión que lo requieran, cuando cumplan la normatividad aplicable, y organizar y llevar el Registro Público de contratos de adhesión;	XV. Registrar los contratos de adhesión que lo requieran, cuando cumplan la normatividad aplicable, y organizar y llevar el Registro Público de contratos de adhesión;
XVI. Procurar la solución de las diferencias entre consumidores y	XVI. Procurar la solución de las diferencias entre consumidores y

proveedores y, en su caso, emitir dictámenes en donde se cuantifiquen las obligaciones contractuales del proveedor, conforme a los procedimientos establecidos en esta ley;	proveedores y, en su caso, emitir dictámenes en donde se cuantifiquen las obligaciones contractuales del proveedor, conforme a los procedimientos establecidos en esta ley;
XVII. Denunciar ante el Ministerio Público los hechos que puedan ser constitutivos de delitos y que sean de su conocimiento y, ante las autoridades competentes, los actos que constituyan violaciones administrativas que afecten la integridad e intereses de las y los consumidores;	XVII. Denunciar ante el Ministerio Público los hechos que puedan ser constitutivos de delitos y que sean de su conocimiento y, ante las autoridades competentes, los actos que constituyan violaciones administrativas que afecten la integridad e intereses de las y los consumidores;
XVIII. Promover y apoyar la constitución de organizaciones de consumidores, proporcionándoles capacitación y asesoría, así como procurar mecanismos para su autogestión;	XVIII. Promover y apoyar la constitución de organizaciones de consumidores, proporcionándoles capacitación y asesoría, así como procurar mecanismos para su autogestión;
XIX. Aplicar y ejecutar las sanciones y demás medidas establecidas en esta ley, en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y demás ordenamientos aplicables;	XIX. Aplicar y ejecutar las sanciones y demás medidas establecidas en esta ley, en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y demás ordenamientos aplicables;
XX. Requerir a los proveedores o a las autoridades competentes a que tomen medidas adecuadas para combatir,	XX. Requerir a los proveedores o a las autoridades competentes a que tomen medidas adecuadas para combatir,

detener, modificar o evitar todo género de prácticas que lesionen los intereses de los consumidores, y cuando lo considere pertinente publicar dicho requerimiento;	detener, modificar o evitar todo género de prácticas que lesionen los intereses de los consumidores, y cuando lo considere pertinente publicar dicho requerimiento;
XX Bis. En el caso de que en ejercicio de sus atribuciones identifique aumentos de precios, restricciones en la cantidad ofrecida o divisiones de mercados de bienes o servicios derivados de posibles prácticas monopólicas en términos de lo dispuesto por la Ley Federal de Competencia Económica, la Procuraduría, en representación de los consumidores, podrá presentar ante la Comisión Federal de Competencia Económica la denuncia que corresponda	XX Bis. En el caso de que en ejercicio de sus atribuciones identifique aumentos de precios, restricciones en la cantidad ofrecida o divisiones de mercados de bienes o servicios derivados de posibles prácticas monopólicas en términos de lo dispuesto por la Ley Federal de Competencia Económica, la Procuraduría, en representación de los consumidores, podrá presentar ante la Comisión Federal de Competencia Económica la denuncia que corresponda
XXI. Ordenar se informe a los consumidores sobre las acciones u omisiones de los proveedores que afecten sus intereses o derechos, así como la forma en que los proveedores los retribuirán o compensarán;	XXI. Ordenar se informe a los consumidores sobre las acciones u omisiones de los proveedores que afecten sus intereses o derechos, así como la forma en que los proveedores los retribuirán o compensarán;
XXII. Coadyuvar con las autoridades competentes para salvaguardar los derechos de la infancia, adultos mayores, personas con discapacidad e indígenas;	XXII. Coadyuvar con las autoridades competentes para salvaguardar los derechos de la infancia, adultos mayores, personas con discapacidad e indígenas;

XXIII. Publicar, a través de cualquier medio, los productos y servicios que con motivo de sus verificaciones y los demás procedimientos previstos por la Ley sean detectados como riesgosos o en incumplimiento a las disposiciones jurídicas aplicables; emitir alertas dirigidas a los consumidores y dar a conocer las de otras autoridades o agencias sobre productos o prácticas en el abastecimiento de bienes, productos o servicios, defectuosos, dañinos o que pongan en riesgo la vida, la salud o la seguridad del consumidor; ordenar y difundir llamados a revisión dirigidos a proveedores y dar a conocer los de otras autoridades sobre productos o prácticas en el abastecimiento de bienes, productos o servicios, defectuosos, dañinos o que pongan en riesgo la vida, la salud, la seguridad o la economía del consumidor;	XXIII. Publicar, a través de cualquier medio, los productos y servicios que con motivo de sus verificaciones y los demás procedimientos previstos por la Ley sean detectados como riesgosos o en incumplimiento a las disposiciones jurídicas aplicables; emitir alertas dirigidas a los consumidores y dar a conocer las de otras autoridades o agencias sobre productos o prácticas en el abastecimiento de bienes, productos o servicios, defectuosos, dañinos o que pongan en riesgo la vida, la salud o la seguridad del consumidor; ordenar y difundir llamados a revisión dirigidos a proveedores y dar a conocer los de otras autoridades sobre productos o prácticas en el abastecimiento de bienes, productos o servicios, defectuosos, dañinos o que pongan en riesgo la vida, la salud, la seguridad o la economía del consumidor;
XXIV. Retirar del mercado los bienes o productos, cuando se haya determinado fehacientemente por la autoridad competente, que ponen en riesgo la vida o la salud del consumidor, cuando los	XXIV. Retirar del mercado los bienes o productos, cuando se haya determinado fehacientemente por la autoridad competente, que ponen en riesgo la vida o la salud del consumidor, cuando los

proveedores hayan informado previamente que sus productos ponen en riesgo la vida o la salud de los consumidores y, en su caso, ordenar la destrucción de los mismos, a fin de evitar que sean comercializados;	proveedores hayan informado previamente que sus productos ponen en riesgo la vida o la salud de los consumidores y, en su caso, ordenar la destrucción de los mismos, a fin de evitar que sean comercializados;
XXV. Ordenar la reparación o sustitución de los bienes, productos o servicios que representen un riesgo para la vida, la salud, la seguridad o la economía del consumidor;	XXV. Ordenar la reparación o sustitución de los bienes, productos o servicios que representen un riesgo para la vida, la salud, la seguridad o la economía del consumidor;
XXVI. Aplicar el procedimiento administrativo de ejecución, en términos del Código Fiscal de la Federación, para el cobro de las multas que no hubiesen sido cubiertas oportunamente, y	XXVI. Aplicar el procedimiento administrativo de ejecución, en términos del Código Fiscal de la Federación, para el cobro de las multas que no hubiesen sido cubiertas oportunamente;
XXVII. Las demás que le confieran esta ley y otros ordenamientos.	**XXVII. Vigilar de manera permanente y sistematizada las páginas de internet, plataformas de reserva en línea, aplicaciones móviles, redes sociales y cualquier canal digital utilizado para la promoción de bienes o servicios en zonas costeras, con facultad de requerir el retiro inmediato de contenido, que publiqué venta o alquiler de inmuebles en supuestas**

	playas privadas, playa exclusiva, acceso privado a playa, playa de uso exclusivo, playa de uso privativo, frente de playa privado o similar; así como de iniciar de oficio los procedimientos de investigación y sanción correspondientes, sin necesidad de queja previa del consumidor afectado.
XXVIII. SIN CORRELATIVO	XXVIII. Publicar semestralmente, en su portal oficial y en el Diario Oficial de la Federación, un listado de proveedores, hoteles, complejos turísticos, desarrollos inmobiliarios y plataformas digitales de comercialización turística, que no utilizan términos engañosos en materia de playas, que incluyen la declaración informativa obligatoria en su publicidad y que garantizan el acceso público al litoral conforme a la Ley General de Bienes Nacionales.
XXIX. SIN CORRELATIVO	XXIX. Suscribir convenios de coordinación interinstitucional permanente con la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, la Procuraduría Federal de Protección al

	Ambiente, la Secretaría de Turismo y las autoridades estatales y municipales con competencia en zonas costeras, para la verificación conjunta del cumplimiento de las presentes disposiciones.
XXX. SIN CORRELATIVO	XXX. Habilitar y mantener operativo un canal específico de denuncia ciudadana en materia de publicidad engañosa en zonas costeras y de restricciones ilegales al acceso a playas, accesible mediante la aplicación móvil institucional de la Procuraduría, el número telefónico de atención al consumidor y la Página de Internet, con un plazo máximo de atención de 72 horas hábiles.
XXXI. SIN CORRELATIVO	XXXI. Emitir anualmente, en el mes de enero de cada ejercicio fiscal, un informe público sobre el estado de cumplimiento de las disposiciones relativas a publicidad engañosa en zonas costeras, que incluya el número de quejas recibidas, investigaciones iniciadas, resoluciones emitidas, sanciones impuestas y montos recuperados para los consumidores

XXXII. SIN CORRELATIVO	**afectados, y** **XXXII. Las demás que le confieran esta ley y otros ordenamientos.**

Por todo lo anteriormente expuesto, someto a consideración de esta soberanía el siguiente proyecto de:

DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY FEDERAL DE PROTECCIÓN AL CONSUMIDOR.

Artículo Único. Se **reforman** las fracciones XXVI y XXVII; y se **adicionan** las fracciones XXVIII, XXIX, XXX, XXXI y XXXII del **artículo 24** de la **Ley Federal de Protección al Consumidor**, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 24. La procuraduría tiene las siguientes atribuciones:

I. a **XXV.** ...

XXVI. Aplicar el procedimiento administrativo de ejecución, en términos del Código Fiscal de la Federación, para el cobro de las multas que no hubiesen sido cubiertas oportunamente;

XXVII. Vigilar de manera permanente y sistematizada las páginas de internet, plataformas de reserva en línea, aplicaciones móviles, redes sociales y cualquier canal digital utilizado para la promoción de bienes o servicios en zonas costeras, con facultad de requerir el retiro inmediato de contenido, que publiqué venta o alquiler de inmuebles en supuestas playas privadas, playa exclusiva, acceso privado a playa, playa de uso exclusivo, playa de uso privativo, frente de playa privado o similar; así como de iniciar de oficio los procedimientos de investigación y sanción correspondientes, sin necesidad de

queja previa del consumidor afectado.

XXVIII. Publicar semestralmente, en su portal oficial y en el Diario Oficial de la Federación, un listado de proveedores, hoteles, complejos turísticos, desarrollos inmobiliarios y plataformas digitales de comercialización turística, que no utilizan términos engañosos en materia de playas, que incluyen la declaración informativa obligatoria en su publicidad y que garantizan el acceso público al litoral conforme a la Ley General de Bienes Nacionales.

XXIX. Suscribir convenios de coordinación interinstitucional permanente con la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente, la Secretaría de Turismo y las autoridades estatales y municipales con competencia en zonas costeras, para la verificación conjunta del cumplimiento de las presentes disposiciones.

XXX. Habilitar y mantener operativo un canal específico de denuncia ciudadana en materia de publicidad engañosa en zonas costeras y de restricciones ilegales al acceso a playas, accesible mediante la aplicación móvil institucional de la Procuraduría, el número telefónico de atención al consumidor y la Página de Internet, con un plazo máximo de atención de 72 horas hábiles.

XXXI. Emitir anualmente, en el mes de enero de cada ejercicio fiscal, un informe público sobre el estado de cumplimiento de las disposiciones relativas a publicidad engañosa en zonas costeras, que incluya el número de quejas recibidas, investigaciones iniciadas, resoluciones emitidas, sanciones impuestas y montos recuperados para los consumidores afectados, y

XXXII. Las demás que le confieran esta ley y otros ordenamientos.

TRANSITORIOS

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

Salón de Sesiones de la Cámara de Diputados, a 01 de septiembre del 2026.

Beatriz Andrea Navarro Pérez.

A T E N T A M E N T E

Beatriz Andrea Navarro Pérez

DIP. BEATRIZ ANDREA NAVARRO PÉREZ

P.D 7516/66/26

D9-4 Fir.

INI: 35 TÍTULO: Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley Federal de Protección al Consumidor, en materia de combate a la publicidad engañosa sobre venta y alquiler de inmuebles en supuestas playas privadas.

NOMBRE	FIRMA
Laura Ballesteros Mancilla	
José Alejandro Aguilar López	
Jesús Edu. García Hdz	
Ana Elizabeth Ayala Leyva	
Karina Isabel Mtz Montaño	
Rosa Mo. Castro	
María Magdalena Rosales	
Jaime Humberto Pérez Bucio	
Gabino Morales Mendoza	
Amalia López de la Cruz	A.L.C.
Julieta Villalpando Riquelme	

DIP Beatriz Andrea Navarro Pérez, del Grupo Parlamentario de Morena

CON PROYECTO DE DECRETO QUE EXPIDE LA LEY FEDERAL DE SEGURIDAD CARRETERA, A CARGO DEL DIPUTADO JOSÉ ELÍAS LIXA ABIMERHI Y SUSCRITA POR LAS Y LOS DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCION NACIONAL.

Quienes suscriben, Diputado José Elías Lixa Abimerhi, Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, así como las Diputadas y los Diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71 fracción II y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en los Artículos 6, fracción I, y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, sometemos a consideración de esta Soberanía la presente iniciativa con Proyecto de Decreto que expide la Ley Federal de Seguridad Carretera, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. La inseguridad carretera como problema de Estado

México cuenta con una red carretera federal que supera los 50,000 kilómetros, integrada por autopistas de cuota, carreteras libres y puentes de jurisdicción federal (1). Por esta infraestructura se moviliza aproximadamente el 56 por ciento de la carga terrestre nacional y transitan diariamente millones de personas. Su funcionamiento incide de manera directa en el abasto, la actividad productiva, el acceso a servicios y la comunicación entre regiones (2).

Durante las últimas dos décadas, la actividad delictiva en las carreteras federales ha producido daños continuos a las personas, al transporte y a la economía. El problema comprende robo al autotransporte de carga, asaltos violentos a personas operadoras y pasajeras, extorsión, cobro de cuotas ilegales, bloqueos de corredores estratégicos y, en los casos más graves, privación de la libertad, lesiones y homicidio (3,4,5). La reiteración de estas conductas y su concentración en determinados tramos exigen una política federal permanente.

La inseguridad carretera afecta bienes y derechos protegidos por la Constitución. Compromete la seguridad pública prevista en el artículo 21 y limita el libre tránsito reconocido en el artículo 11 (6,7). También pone en riesgo la vida, la integridad y el patrimonio de las personas; encarece la producción, la distribución y los seguros; interrumpe cadenas de suministro, y reduce la certidumbre que requieren la inversión y la relocalización de actividades productivas (8,9).

El daño tampoco se limita a las empresas transportistas. Las personas operadoras enfrentan agresiones y la pérdida de su fuente de trabajo; quienes viajan en autobuses o vehículos

particulares quedan expuestos a asaltos; las comunidades resienten la interrupción del abasto de alimentos, medicamentos e insumos, y las familias productoras pierden mercancía cuando un robo o bloqueo impide que llegue oportunamente al mercado (10,11,12).

La respuesta federal no puede depender únicamente de operativos temporales. Se requiere una base legal que distribuya responsabilidades, ordene la coordinación, establezca protocolos, permita identificar los tramos de mayor riesgo y haga posible evaluar resultados. La presente iniciativa propone ese marco específico, sin sustituir las facultades que las leyes vigentes confieren a las autoridades de seguridad pública, procuración de justicia, infraestructura y transportes.

2. Distinción conceptual indispensable

Para comprender con precisión el objeto de esta iniciativa, resulta imprescindible deslindar conceptos que frecuentemente se confunden en el debate público y legislativo: la seguridad vial, la movilidad, la seguridad pública en sentido amplio y la seguridad carretera frente a fenómenos delictivos.

La seguridad vial se ocupa de la prevención de accidentes de tránsito, la reducción de lesiones y muertes por siniestros viales, la regulación de la circulación vehicular y la promoción de la cultura vial. Su marco normativo principal es la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, publicada en 2022, que establece las bases de coordinación entre los tres órdenes de gobierno para prevenir siniestros y proteger a los usuarios vulnerables de la vía (13). La seguridad vial atiende riesgos derivados de la velocidad, el estado mecánico de los vehículos, la señalización y las condiciones de la infraestructura, pero no tiene por objeto la prevención ni el combate de los delitos que se cometen en las carreteras.

La movilidad, reconocida como derecho fundamental por la reforma constitucional de diciembre de 2020 (14), es un concepto más amplio que abarca el derecho de las personas a desplazarse de manera eficiente, segura, sustentable e incluyente. Su orientación es predominantemente urbana y metropolitana, y su regulación no aborda la problemática delictiva en carreteras federales.

La seguridad pública comprende la prevención, investigación y persecución de los delitos, así como la sanción de las infracciones administrativas, conforme al artículo 21 constitucional (6). La Ley General del Sistema Nacional de Seguridad Pública publicada el 16 de julio de 2025 regula la coordinación institucional, el Sistema Nacional de Información y los Centros de Comando y Control, pero no desarrolla una política federal específica para prevenir y atender los delitos cometidos en carreteras federales (15).

La seguridad carretera, para efectos de esta iniciativa, comprende las políticas, acciones y mecanismos dirigidos a prevenir, disuadir, detectar, investigar y atender delitos y situaciones de riesgo en carreteras federales. Su objeto incluye el robo al autotransporte y a la carga, los asaltos a personas pasajeras u operadoras, la extorsión, los bloqueos y otras conductas que afecten la circulación de personas y mercancías. No comprende la seguridad vial, que se rige por su legislación específica.
La distinción delimita el alcance de la propuesta. La Ley Federal de Seguridad Carretera no regula tránsito, movilidad ni prevención de siniestros viales. Establece deberes de planeación, coordinación, información, respuesta y evaluación frente a hechos delictivos. Para evitar duplicidades, la Plataforma prevista en la iniciativa se integra como componente especializado del Sistema Nacional de Información y la actuación de cada autoridad queda sujeta a sus atribuciones constitucionales y legales.

II. LA INSEGURIDAD CARRETERA COMO FENÓMENO CRIMINAL COMPLEJO

1. Robo al autotransporte de carga

El robo al autotransporte de carga es la expresión delictiva más cuantificada y económicamente devastadora de la inseguridad carretera. De acuerdo con el Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, durante el período 2018-2024 se iniciaron en promedio más de 10,000 carpetas de investigación anuales por este delito a nivel nacional, con cifras que oscilaron entre los 9,000 y los 14,000 eventos reportados según el año y la fuente consultada (3,16). Sin embargo, la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga ha señalado reiteradamente que el subregistro es masivo: la cifra negra en este delito podría superar el 80 por ciento, dado que muchas empresas y operadores no denuncian por desconfianza en las autoridades, complejidad de los trámites o temor a represalias (17,18).

Si se considera que la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública del INEGI estima que en México la cifra negra general se ubica por encima del 93 por ciento (18), y que la Encuesta Nacional de Victimización de Empresas reporta niveles similares para delitos patrimoniales contra negocios (19), resulta razonable suponer que los eventos reales de robo al autotransporte son varias veces superiores a los que registran las estadísticas oficiales.

Los estados con mayor incidencia acumulada incluyen de manera consistente a Puebla, Estado de México, Veracruz, Guanajuato, Jalisco, Michoacán, Querétaro y Tlaxcala, que en conjunto concentran más del 70 por ciento de los eventos reportados (3,16). Corredores específicos como la autopista México-Puebla, la carretera Querétaro-San Luis Potosí, el corredor del Bajío, el eje México-Veracruz y tramos del centro-oriente del país son señalados recurrentemente como zonas de alto riesgo tanto por las cámaras del sector como por empresas especializadas en gestión de riesgo logístico (20,21).

La empresa Overhaul, referente internacional en inteligencia de riesgo para cadenas de suministro, ha documentado en sus informes anuales que México se mantiene como uno de los países con mayor incidencia de robo de carga en el continente americano, con pérdidas que afectan desde microempresarios del autotransporte hasta corporaciones multinacionales con operaciones logísticas en territorio nacional (21,22). Las mercancías más sustraídas comprenden alimentos y bebidas, productos electrónicos, autopartes, materiales de construcción, combustibles, medicamentos y productos agropecuarios, lo que demuestra que este delito repercute en cadenas de suministro completas y, en última instancia, en los precios y el abasto de productos que llegan a las familias mexicanas (16,21).

El modus operandi se ha sofisticado notablemente. En la actualidad, el robo al autotransporte involucra con frecuencia redes de crimen organizado con capacidad de inteligencia, vigilancia de rutas, uso de inhibidores de señal GPS, vehículos de persecución, corrupción en puntos de inspección y logística propia para la redistribución de la mercancía robada (20,22).
El operador del vehículo es sometido regularmente con armas de fuego, golpeado, atado y abandonado, y en los casos más graves, privado de su libertad o asesinado (23,24).

2. Asaltos a pasajeros y operadores
La violencia carretera no se circunscribe al robo de mercancías. Los asaltos a autobuses de pasajeros, vehículos particulares y operadores del autotransporte representan una amenaza directa a la seguridad de millones de personas que utilizan la red carretera. Según la ENVIPE del INEGI, las carreteras y el transporte público se encuentran entre los espacios donde la población mexicana percibe mayor inseguridad (18).

Los asaltos a autobuses se han documentado con particular gravedad en estados como Tamaulipas, Veracruz, Guerrero, Michoacán, Jalisco y San Luis Potosí (25,26). En muchos casos, los perpetradores detienen la unidad en un tramo carretero, abordan armados y despojan a todos los pasajeros de sus pertenencias, teléfonos, documentos y dinero. Los episodios más graves incluyen secuestros masivos, agresiones sexuales y homicidios vinculados a estos asaltos (26).

Para las familias que viajan por carretera —ya sea en autobús o en vehículo particular—, cada trayecto implica un cálculo de riesgo que no debería existir en un Estado que cumple con sus obligaciones constitucionales. Familias enteras que se desplazan a visitar parientes, a acudir a servicios médicos, a asistir a diligencias laborales o simplemente a realizar actividades recreativas, deben considerar si la carretera que van a transitar es segura, a qué horas conviene viajar y qué tramos evitar. Esta normalización del miedo es, en sí misma, una evidencia de la falla del Estado en garantizar la seguridad en las vías generales de comunicación (18,27).

Los operadores del autotransporte de carga y de pasajeros enfrentan condiciones laborales de riesgo que se han naturalizado de manera alarmante. Datos de organizaciones del sector indican que un operador de autotransporte de carga puede ser asaltado más de una vez a lo largo de su carrera profesional (23). La violencia repetida genera no solo pérdidas materiales, sino un daño psicológico acumulativo —estrés postraumático, ansiedad, insomnio— que afecta la calidad de vida del operador y de su núcleo familiar (24). La Alianza Nacional de Propietarios de Autotransporte ha documentado cómo el impacto emocional del asalto no termina cuando el operador llega a casa: las familias absorben la angustia, el miedo y la incertidumbre que cada jornada de trabajo impone (23,24).

3. Extorsión y cobros ilegales en tramos carreteros

La extorsión constituye una manifestación particularmente perniciosa del control criminal sobre las rutas carreteras. En diversas regiones del país, grupos delictivos han establecido sistemas de cobro ilegal —las llamadas cuotas o derecho de piso— que los transportistas deben pagar para poder transitar por determinados tramos sin ser agredidos (28,29). Este fenómeno ha sido denunciado por CANACAR, CONCAMIN, CAINTRA y la Asociación Mexicana de Empresas de Seguridad Industrial, que han documentado la existencia de redes de extorsión estructurada que operan en corredores de Michoacán, Guerrero, Tamaulipas, Chiapas, Veracruz, Zacatecas y otras entidades (29,30,31).

La extorsión carretera no es solo un costo económico: representa una forma de gobernanza criminal que disputa al Estado el control efectivo sobre las vías generales de comunicación. Cuando un grupo delictivo cobra peaje a los vehículos que transitan por una carretera federal, ejerce funciones que corresponden exclusivamente al Estado, lo que constituye una afrenta directa a la soberanía y a la gobernabilidad territorial (32). La Asociación Nacional de Empresas de Rastreo y Protección Vehicular ha indicado que la extorsión es uno de los factores que más contribuyen al incremento de los costos logísticos y a la percepción de riesgo entre los transportistas (33).

Para los pequeños y medianos transportistas —hombres-camión y microempresas del autotransporte—, la extorsión puede representar la diferencia entre la viabilidad económica y la quiebra. Estos operadores, que no cuentan con los recursos de las grandes flotillas para contratar seguridad privada o modificar rutas, absorben el costo de las cuotas ilegales directamente en sus ingresos familiares, empobreciendo a sus hogares y deteriorando sus condiciones de vida (17,33).

4. Bloqueos criminales y afectaciones a corredores estratégicos

Los bloqueos carreteros perpetrados por grupos del crimen organizado constituyen una de las expresiones más visibles del deterioro del control estatal sobre las vías generales de comunicación. Estos bloqueos, realizados mediante vehículos incendiados, piedras,

barricadas y objetos pesados, interrumpen la circulación en tramos estratégicos durante horas o días, paralizando la actividad económica y atrapando a miles de personas (34,35).

Los estados más afectados por bloqueos criminales incluyen Jalisco, Michoacán, Guanajuato, Tamaulipas, Sinaloa, Chihuahua, Guerrero y Zacatecas (34,35). En octubre de 2019, los bloqueos en Culiacán, Sinaloa, tras la fallida detención de un líder del crimen organizado, paralizaron la ciudad y las carreteras de acceso durante horas, dejando a familias enteras atrapadas en sus vehículos y a comercios desabastecidos (36). En Jalisco, bloqueos simultáneos en múltiples puntos de la zona metropolitana y en carreteras federales han ocurrido repetidamente como represalia a operativos de seguridad, afectando a cientos de miles de personas (35,37). En Michoacán, los bloqueos vinculados a disputas territoriales entre grupos criminales han interrumpido corredores logísticos fundamentales para la industria aguacatera, citrícola y forestal del estado (38).

El impacto de cada bloqueo trasciende lo inmediato: genera pérdidas en horas-hombre, combustible desperdiciado, mercancía perecedera dañada, penalizaciones contractuales y, sobre todo, un deterioro acumulativo de la confianza en México como destino logístico confiable (35,39). Para las familias que quedan atrapadas en un bloqueo carretero, la experiencia puede implicar horas de incertidumbre, riesgo de deshidratación, necesidad de atención médica no disponible y una sensación profunda de desamparo frente a la incapacidad del Estado de garantizar su seguridad y su libre tránsito.

III. HISTORIA Y EVOLUCIÓN DEL PROBLEMA EN MÉXICO

1. Antecedentes históricos de la inseguridad carretera

La inseguridad en los caminos de México tiene raíces históricas profundas. Desde la época colonial, el bandidaje en caminos reales y rutas comerciales fue una constante que motivó la creación de cuerpos de seguridad específicos para la protección de viajeros y cargas. Los rurales del porfiriato, cuerpo de seguridad creado en 1861 y reorganizado bajo el régimen de Porfirio Díaz, tenían como una de sus funciones centrales la vigilancia de caminos y la persecución de bandidos (40,41).

Con la construcción de la red carretera moderna a partir de los años veinte del siglo pasado, la seguridad en carreteras fue progresivamente asumida como función federal. La Policía Federal de Caminos, creada en 1928, se convirtió en la institución emblemática de la seguridad carretera durante la mayor parte del siglo XX: sus elementos patrullaban las carreteras, atendían emergencias, verificaban el cumplimiento de la normatividad de tránsito y representaban la presencia del Estado en las vías federales (42). La Policía Federal de Caminos fue, durante décadas, el referente ciudadano de seguridad en carreteras.

Sin embargo, hacia finales del siglo XX, la corporación acumuló señalamientos de corrupción, obsolescencia operativa y penetración por parte de grupos delictivos, lo que

motivó su reestructuración e integración en la Policía Federal Preventiva en 1999 y posteriormente en la Policía Federal en 2009 (42,43). La desaparición de la Policía Federal de Caminos como cuerpo autónomo marcó un punto de inflexión: la seguridad carretera dejó de tener una institución exclusivamente dedicada a ella y pasó a ser una función diluida dentro de un cuerpo policial de competencias amplias y diversificadas.

2. La etapa de la Policía Federal (2009-2019)

La Policía Federal, creada por ley publicada el 1 de junio de 2009, asumió las funciones de seguridad en carreteras como parte de su mandato general de prevención del delito y mantenimiento del orden público federal (43). Durante su existencia, la División de Seguridad Regional desarrolló operaciones de patrullaje carretero y mantuvo presencia en los principales corredores del país.

No obstante, la Policía Federal enfrentó limitaciones significativas. La diversificación de sus funciones —aeropuertos, instalaciones estratégicas, eventos masivos, operaciones antinarcóticos— dispersó recursos humanos y materiales. La escalada de violencia iniciada en 2006 con la estrategia de confrontación directa al narcotráfico concentró la atención institucional en operaciones de alto impacto, relegando la vigilancia cotidiana de carreteras (44). La Auditoría Superior de la Federación documentó durante ese período irregularidades en la gestión de recursos, insuficiencia de elementos desplegados en carreteras y debilidades en los sistemas de coordinación con autoridades locales (45). En ningún momento la Policía Federal contó con un marco normativo específico que definiera obligaciones, protocolos y mecanismos de evaluación para la seguridad carretera como política pública diferenciada.

3. La transición a la Guardia Nacional

La Guardia Nacional fue creada mediante reforma constitucional publicada el 26 de marzo de 2019 (46). Absorbió las funciones, el personal y los recursos de la Policía Federal, incluyendo las funciones de seguridad en carreteras. La Ley de la Guardia Nacional establece entre sus atribuciones la vigilancia, identificación, monitoreo y rastreo en la red carretera federal (47).

La transición presentó dificultades. La Guardia Nacional nació con un componente predominantemente militar y con una orientación operativa que priorizó el despliegue territorial masivo sobre la especialización funcional (48). La seguridad carretera —que requiere conocimiento específico de rutas, patrones delictivos en carreteras, coordinación con el sector transportista y presencia continua en tramos de riesgo— quedó subsumida en una lógica de despliegue general. La reforma constitucional de 2024 que formalizó la adscripción de la Guardia Nacional a la Secretaría de la Defensa Nacional profundizó la orientación militar, generando interrogantes sobre la capacidad de un cuerpo castrense para

desarrollar funciones de seguridad pública especializada como la protección de cadenas logísticas (49,50).

4. La evolución del fenómeno por sexenios

Un análisis longitudinal revela patrones diferenciados. Durante el sexenio 2006-2012, la escalada de violencia asociada a la estrategia de confrontación directa con organizaciones del narcotráfico tuvo impactos severos en la seguridad carretera, particularmente en los estados del norte: Tamaulipas, Nuevo León, Chihuahua y Sinaloa, donde los enfrentamientos entre grupos rivales se trasladaron frecuentemente a las carreteras, generando balaceras, bloqueos y un clima de inseguridad generalizada que afectó profundamente a las familias que habitaban y transitaban por esas regiones (44,51).

Durante el período 2012-2018 se implementaron estrategias de coordinación regional y se buscó un enfoque de prevención social de la violencia. Sin embargo, las cifras de robo al autotransporte se mantuvieron elevadas y el fenómeno se extendió geográficamente hacia el centro y sureste del país (16,52). La Auditoría Superior de la Federación documentó insuficiencias en cobertura de vigilancia y falta de indicadores de desempeño claros (45).

El sexenio 2018-2024 estuvo marcado por la creación de la Guardia Nacional y un discurso que enfatizó la reducción de la violencia. Se implementaron operativos específicos y se reportaron reducciones en las cifras de robo al autotransporte en algunos períodos (53). Sin embargo, las organizaciones del sector —CANACAR, ANTP, CONCAMIN, CAINTRA— señalaron reiteradamente que la percepción de inseguridad no disminuyó y que los transportistas continuaron siendo víctimas con alta frecuencia (17,39,54,55). El inicio de la administración 2024-2030 trajo un nuevo contexto institucional en el que la necesidad de una política de seguridad carretera legalmente estructurada resulta más evidente que nunca (49).

IV. QUÉ HA HECHO EL GOBIERNO FEDERAL Y POR QUÉ NO HA SIDO SUFICIENTE

1. Medidas, estrategias y operativos implementados

Es preciso reconocer con objetividad que el gobierno federal ha implementado diversas acciones para atender la inseguridad carretera. Estas incluyen el despliegue de elementos de la Guardia Nacional en tramos prioritarios, la instalación de puntos de revisión y bases operativas, operativos focalizados en corredores de alta incidencia, coordinación con entidades federativas a través de mesas de seguridad, y utilización de tecnología de vigilancia como cámaras, drones y sistemas de monitoreo (53,56).

Se han documentado operativos de seguridad carretera en tramos específicos del corredor del Bajío, la autopista México-Puebla, la carretera Querétaro-San Luis Potosí y otros corredores de alto riesgo. La Guardia Nacional ha reportado despliegues de miles de elementos en tareas de patrullaje carretero e informado sobre recuperación de vehículos

robados, detención de presuntos responsables y aseguramiento de mercancías (53,57). La SICT ha implementado medidas relacionadas con la regulación del autotransporte, la verificación de unidades y la supervisión de centros de carga (56,58).

2. Resultados reportados oficialmente

Los informes gubernamentales han incluido datos sobre reducciones porcentuales en el robo al autotransporte en determinados períodos, cifras de vehículos recuperados, número de detenidos y operativos realizados (53,57). La narrativa oficial ha presentado una tendencia de mejora progresiva, destacando la presencia de la Guardia Nacional como factor disuasivo y la recuperación de tractocamiones, remolques y mercancía robada.

3. Insuficiencias estructurales de la respuesta gubernamental

Sin desconocer los esfuerzos, es necesario señalar por qué las acciones han sido estructuralmente insuficientes:

Ausencia de marco legal específico. Las acciones carecen de sustento normativo que las haga obligatorias, permanentes y evaluables. Los operativos dependen de decisiones administrativas discrecionales que pueden suspenderse sin consecuencia legal. No existe ley alguna que obligue a las autoridades federales a mantener niveles mínimos de seguridad en la red carretera, a elaborar mapas de riesgo, a implementar protocolos de reacción inmediata ni a coordinar de manera permanente con el sector transportista (59,60).

Enfoque reactivo. Las medidas han sido predominantemente reactivas: se refuerzan tramos después de incrementos en la incidencia, después de protestas del sector o después de episodios mediáticos. No existe una estrategia preventiva de largo plazo que anticipe la evolución de los patrones delictivos (59,60).

Subregistro persistente. La cifra negra en delitos carreteros es masiva. La ENVIPE 2024 del INEGI estimó la cifra negra nacional en 93.3 por ciento para el conjunto de delitos (18). En el robo al autotransporte, estimaciones sectoriales sugieren niveles de subregistro superiores al 80 por ciento (17,19). Esta situación impide evaluar la dimensión real del problema y la efectividad de las acciones.

Insuficiencia de recursos desplegados. La Auditoría Superior de la Federación ha señalado que los recursos humanos y materiales destinados a vigilancia carretera son insuficientes para cubrir una red que supera los 50,000 kilómetros (1,45). El número de elementos asignados a patrullaje carretero resulta claramente inferior a lo requerido dada la magnitud territorial y la dispersión de los puntos de riesgo.

Falta de especialización. La Guardia Nacional no ha desarrollado una especialización funcional equivalente a la que tuvo la Policía Federal de Caminos. Los elementos desplegados en carreteras rotan frecuentemente hacia otras funciones, carecen de

capacitación específica en la dinámica del autotransporte y no mantienen vínculos permanentes con el sector transportista (48,59).

Ausencia de evaluación y rendición de cuentas. No existen indicadores públicos, periódicos y verificables que permitan evaluar la efectividad de las acciones. Los resultados reportados oficialmente carecen de contraste independiente, de líneas base claras y de metodologías de medición consistentes (45,60).

4. La brecha entre narrativa oficial y experiencia del sector y las familias

Existe una brecha significativa entre la narrativa gubernamental y la experiencia cotidiana de quienes utilizan la red carretera. Mientras los informes oficiales presentan mejoras, CANACAR ha expresado que la inseguridad carretera sigue siendo la principal preocupación del autotransporte de carga (17,61). La ANTP señala que sus asociados continúan registrando pérdidas significativas por robo de carga y que los operadores siguen siendo víctimas de asaltos y extorsiones (39). CONCAMIN y CAINTRA insisten en la necesidad de una respuesta institucional más robusta (54,55).

Para las familias de los operadores, la brecha entre el discurso oficial y la realidad se mide en noches de angustia esperando la llamada que confirme que su familiar llegó con bien a destino. Para las familias que viajan por carretera, se mide en la decisión de no tomar ciertas rutas por temor. Para las familias consumidoras, se mide en el incremento de precios provocado por los sobrecostos logísticos de la inseguridad. La brecha no es una cuestión de percepción: se sustenta en datos que las propias organizaciones sectoriales documentan (17,19,39,61).

V. LA VOZ DEL SECTOR Y DE LAS FAMILIAS

1. Las exigencias del autotransporte

El sector del autotransporte ha formulado de manera reiterada y consistente un conjunto de exigencias al gobierno federal: mayor presencia de fuerzas de seguridad en tramos de alto riesgo con patrullaje permanente y no solo temporal; reacción efectiva e inmediata ante reportes de robos, asaltos o extorsiones; coordinación institucional efectiva entre Guardia Nacional, policías estatales, fiscalías y SICT; protección específica a los operadores, reconociendo su condición de vulnerabilidad; certeza en las rutas mediante información confiable sobre condiciones de seguridad; y reducción verificable de la violencia con indicadores transparentes (17,39,54,61,62).

2. Protestas, bloqueos y movilizaciones concretas de transportistas

La frustración del sector se ha traducido en múltiples protestas, bloqueos y movilizaciones documentadas:

Septiembre de 2023, Bajío (Guanajuato-Querétaro). Transportistas de la región del Bajío realizaron bloqueos en carreteras de Guanajuato y Querétaro para exigir mayor seguridad

tras una serie de robos violentos que incluyeron el asesinato de operadores. Demandaron presencia inmediata del gobierno federal y amenazaron con paros indefinidos. Este episodio evidenció la profundidad del agravio del sector y la insuficiencia de las respuestas institucionales (63).

2022-2024, Puebla y Veracruz. Transportistas de carga de Puebla y Veracruz realizaron cierres de casetas de peaje y manifestaciones públicas para denunciar la inseguridad en la autopista México-Puebla y en corredores del centro-oriente del país, uno de los tramos con mayor incidencia de robo al autotransporte a nivel nacional. Exigieron patrullaje permanente, tiempos de respuesta medibles y coordinación con las empresas de rastreo (64,65).

2023, Michoacán. Productores y transportistas de aguacate y cítricos de Michoacán realizaron bloqueos y paros parciales para denunciar la extorsión y los cobros ilegales que grupos del crimen organizado imponen a los vehículos de carga que transitan por los corredores carreteros del estado. Las cuotas ilegales elevaban sustancialmente los costos de distribución y afectaban directamente los ingresos de las familias productoras (38,66).

2022-2023, Jalisco y Tamaulipas. Transportistas de Jalisco protestaron tras bloqueos criminales que dejaron varados a operadores durante horas sin auxilio de las autoridades. En Tamaulipas, organizaciones del autotransporte exigieron mayor seguridad en los corredores fronterizos ante el incremento de asaltos con violencia y extorsiones en tramos federales (35,67).

2024, diversas entidades. A lo largo de 2024, continuaron las movilizaciones de transportistas en estados como Chiapas, Oaxaca, Guanajuato y San Luis Potosí, demandando seguridad carretera, atención a víctimas y la expedición de un marco legal que obligue al Estado a garantizar la protección del autotransporte (68).

Estas protestas no son actos de rebeldía gremial: son expresiones legítimas de un sector que ha agotado los canales institucionales sin obtener una respuesta legislativamente estructurada. Cuando los trabajadores que mueven más de la mitad de la carga del país se ven obligados a detener sus actividades para exigir seguridad, el mensaje es inequívoco: el Estado no está cumpliendo con su obligación constitucional de garantizar las condiciones mínimas de seguridad en las vías generales de comunicación.

3. Empatía con operadores y sus familias

Detrás de cada cifra de robo, detrás de cada reporte de asalto, hay seres humanos cuyas vidas son afectadas de maneras que las estadísticas no reflejan. Los operadores del autotransporte salen de sus hogares cada jornada sabiendo que enfrentan un riesgo real de ser asaltados, extorsionados, golpeados, secuestrados o asesinados (23,24).

Las familias de los operadores padecen una incertidumbre crónica. Las esposas, las madres, los hijos viven cada jornada laboral con la angustia de no saber si su ser querido regresará con bien. La pérdida de un operador asesinado durante un robo no solo destruye un hogar emocionalmente: con frecuencia el operador es el sostén económico principal de la familia, y su muerte o incapacidad deja al núcleo familiar en situación de desamparo (23,24,69).

El miedo acumulado genera abandono del oficio. Cada vez más operadores dejan la profesión por la inseguridad, lo que agrava el déficit de mano de obra calificada que el sector ya enfrenta: CANACAR ha estimado que México tiene un déficit de decenas de miles de operadores de autotransporte, y la inseguridad es uno de los factores que más contribuyen a esta escasez (69,70). Para las familias, el abandono del oficio implica buscar nuevas fuentes de ingreso, frecuentemente con menores remuneraciones y mayor precariedad.

Los pequeños transportistas —los llamados hombres-camión, propietarios de una o dos unidades que trabajan como empresarios independientes— son particularmente vulnerables. No disponen de escoltas, ni de sistemas de rastreo sofisticados, ni de pólizas de seguro robustas. Cuando su unidad es robada o dañada, pierden su patrimonio familiar, su herramienta de trabajo y su fuente de sustento. Para muchas de estas familias, un solo evento delictivo puede significar la ruina económica (17,33).

4. Afectaciones a familias usuarias y consumidoras

La inseguridad carretera afecta a millones de familias mexicanas que no son transportistas pero que dependen, directa o indirectamente, de la circulación segura de personas y mercancías por la red carretera federal.

Las familias que compran alimentos en mercados y tiendas pagan los sobrecostos generados por los robos y las extorsiones, que se trasladan al precio final de los productos (8,71). Las familias que necesitan medicamentos enfrentan episodios de desabasto cuando las cadenas de distribución farmacéutica son interrumpidas por robos o bloqueos (72). Las familias rurales que producen para el mercado nacional ven sus productos perecederos echarse a perder cuando la inseguridad impide el transporte oportuno de la cosecha (73,74). Las familias que habitan en comunidades a lo largo de corredores carreteros de alto riesgo viven con el temor de la violencia que las rodea y ven deteriorada su calidad de vida por la presencia criminal en su entorno cotidiano.

Las familias que dependen del transporte de pasajeros para desplazarse entre ciudades —trabajadores migrantes, estudiantes, pacientes que acuden a tratamientos médicos, personas que visitan a sus familiares— enfrentan un riesgo que el Estado debería prevenir. Para estas familias, la carretera no es solo una vía de comunicación: es el enlace con el

empleo, la educación, la salud y los afectos. Cuando ese enlace se vuelve peligroso, toda la estructura de vida familiar se ve afectada (18,27).

5. Afectaciones al campo, productores y comercio

El sector agropecuario es particularmente vulnerable. Los productos perecederos —frutas, verduras, lácteos, cárnicos— dependen del transporte oportuno y seguro para llegar al mercado. Un camión de productos agrícolas robado o detenido por un bloqueo durante horas implica mercancía irrecuperablemente dañada, con pérdidas directas para productores que operan con márgenes mínimos (73,74). El Consejo Nacional Agropecuario y la SADER han documentado cómo la inseguridad carretera afecta los circuitos de distribución agropecuaria en estados como Sinaloa, Sonora, Michoacán, Jalisco, Guanajuato y Veracruz (73,74).

El comercio en general resiente los efectos: los incrementos en costos logísticos se trasladan a precios, afectando al consumidor final y contribuyendo a presiones inflacionarias. La distribución de medicamentos, materiales de construcción, insumos industriales y bienes de consumo se ve comprometida, con consecuencias que se distribuyen en toda la cadena productiva y comercial del país (8,55,71).

VI. IMPACTO ECONÓMICO, LOGÍSTICO Y TERRITORIAL

1. Costos para la economía nacional

Las pérdidas anuales por robo al autotransporte de carga se estiman en miles de millones de pesos, considerando el valor de la mercancía sustraída, los daños a las unidades vehiculares, los costos de aseguramiento, los tiempos muertos de operación y las afectaciones contractuales (17,75). CANACAR ha estimado que el costo integral de la inseguridad carretera para el sector puede representar hasta el equivalente de varios puntos porcentuales de los costos totales de operación del autotransporte, lo que se traduce en un encarecimiento estructural de la logística nacional (17,75).

Los costos de aseguramiento del autotransporte en México son de los más elevados de la región, debido al nivel de riesgo que enfrentan las unidades. La Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros ha registrado incrementos significativos en las primas de seguros de carga, y en corredores de alto riesgo las aseguradoras aplican sobretasas o rechazan la cobertura, obligando a las empresas a operar sin seguro o a asumir directamente el riesgo (75,76). Esto impacta tanto a las grandes flotillas como a los pequeños transportistas y, en última instancia, a las familias consumidoras que pagan precios más altos.

A los costos directos se suman los costos indirectos: inversión en seguridad privada, sistemas de rastreo, escoltas, modificación de rutas, pérdida de contratos y deterioro de la reputación logística del país (8,21,76). El Instituto Mexicano para la Competitividad ha señalado que la

inseguridad logística es uno de los factores que inciden en la competitividad de las entidades federativas y del país en su conjunto (77).

2. Cadenas de suministro y abasto

Las cadenas de suministro modernas operan bajo principios de justo a tiempo, eficiencia y confiabilidad. La inseguridad carretera introduce un factor de incertidumbre que las empresas no pueden controlar: un robo no solo implica la pérdida de mercancía, sino la interrupción de cadenas productivas que dependen de la llegada oportuna de insumos (8,9). En la industria automotriz, la electrónica, la farmacéutica y la alimentaria, una interrupción puede paralizar líneas de producción, generar desabasto y comprometer compromisos de exportación (55,71).

El abasto de bienes esenciales —alimentos, medicamentos, combustibles, gas— depende críticamente del funcionamiento seguro de la red carretera. Los bloqueos y el robo sistemático generan episodios de desabasto que afectan a la población, particularmente en regiones que dependen de pocas vías de acceso (34,72,74).

3. Corredores logísticos y desarrollo regional

Los grandes corredores logísticos —Bajío, Pacífico-Norte, Puebla-Veracruz, México-Guadalajara-Manzanillo, corredor fronterizo norte— conectan centros de producción con puertos, fronteras y centros de distribución (1,2). La inseguridad en estos corredores genera desigualdades territoriales: las regiones más afectadas enfrentan mayores costos logísticos, menor inversión y menor competitividad, profundizando las brechas de desarrollo (8,77). Para las familias que viven en esas regiones, la inseguridad carretera no es solo un dato económico: es una barrera al desarrollo de sus comunidades.

4. Nearshoring, T-MEC y certidumbre logística

México enfrenta una oportunidad histórica con la relocalización de cadenas de suministro. La proximidad con Estados Unidos, el T-MEC, la mano de obra calificada y la red de acuerdos comerciales hacen del país un destino privilegiado para la inversión productiva (9,78). Sin embargo, la inseguridad carretera representa un obstáculo real: las empresas multinacionales incluyen la seguridad logística como factor determinante en sus análisis de localización. Un país donde los camiones son asaltados, donde los bloqueos paralizan corredores y donde la extorsión es un costo normalizado, difícilmente compite como destino logístico confiable frente a alternativas como Vietnam, India o países centroamericanos (8,9,21,78).

La expedición de una Ley Federal de Seguridad Carretera enviaría una señal institucional clara de que México toma en serio la protección de sus cadenas logísticas. Esa señal beneficiaría no solo a las grandes corporaciones, sino a las familias mexicanas que dependen del empleo, la inversión y la actividad económica que genera un entorno logístico confiable.

VII. INSUFICIENCIA DEL MARCO JURÍDICO VIGENTE

1. Por qué la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial no basta

La LGMSV, publicada en 2022, tiene por objeto la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad y sostenibilidad (13). Regula prevención de siniestros viales, protección de usuarios vulnerables de la vía, infraestructura vial y coordinación entre los tres órdenes de gobierno. No regula la protección del autotransporte frente al robo de carga, no establece protocolos ante asaltos carreteros, no contempla mapas de riesgo delictivo ni define obligaciones de patrullaje policial en la red carretera. Confundir seguridad vial con seguridad carretera delictiva sería confundir el riesgo de sufrir un accidente con el riesgo de ser víctima de un delito: fenómenos radicalmente distintos que requieren respuestas legislativas diferenciadas.

2. Por qué la Ley General del Sistema Nacional de Seguridad Pública no basta

La Ley General del Sistema Nacional de Seguridad Pública establece las bases de coordinación, regula el Sistema Nacional de Información y fija obligaciones para el suministro y actualización de datos (15). También prevé reglas para los Centros de Comando y Control y la gestión de incidentes. Sin embargo, no identifica corredores carreteros prioritarios, no ordena mapas de riesgo por tramo, no establece protocolos sectoriales ni define obligaciones de colaboración para concesionarios y actores del autotransporte. La iniciativa utiliza la infraestructura institucional existente y agrega las reglas específicas que requiere la seguridad carretera.

3. Por qué la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal no basta

La LCPAF regula la construcción, operación, explotación y conservación de los caminos y puentes federales, así como los servicios de autotransporte federal (79). Contiene disposiciones sobre concesiones, permisos, pesos y dimensiones, condiciones de operación y servicios auxiliares. Si bien toca tangencialmente la seguridad —en lo relativo a obligaciones de concesionarios y condiciones de operación—, estas disposiciones se orientan a la seguridad vial y la regulación administrativa, no a la protección integral frente a fenómenos delictivos. La LCPAF no establece obligaciones de vigilancia policial, protocolos de reacción ante robos ni coordinación con fuerzas de seguridad en clave anticrimen.

4. Vacío normativo específico

El marco vigente no articula en un solo instrumento la elaboración periódica de mapas de riesgo, la declaración temporal de corredores prioritarios, los protocolos de prevención y reacción, el registro de tiempos de atención, la colaboración de concesionarios, la atención a víctimas y la evaluación anual de resultados (59,60). Tampoco establece una mesa federal permanente que dé seguimiento a estas tareas. La iniciativa cubre ese vacío mediante obligaciones concretas y aprovecha el Sistema Nacional de Información, los Centros de Comando y Control y las competencias que ya existen.

VIII. CONTENIDO Y ALCANCE DE LA LEY PROPUESTA

Con la presente iniciativa se expide la ley de carácter federal que establezca las bases, principios, obligaciones e instrumentos de coordinación para prevenir, investigar y atender los delitos y demás situaciones de riesgo que ocurran en las carreteras federales, de manera que los problemas planteados en el presente proyecto sean debidamente atendidos por las autoridades competentes, mediante la aplicación de una ley específica, en este caso, de la Ley Federal de Seguridad Carretera, cuya expedición y contenido también se propone en este proyecto.

Objeto, ámbito de aplicación y principios

La iniciativa establece una ley federal de orden público e interés social para prevenir, investigar y atender delitos y situaciones de riesgo en carreteras federales. Su aplicación se circunscribe a la jurisdicción federal y respeta las atribuciones de cada autoridad. También precisa que la seguridad carretera regulada por la propuesta es distinta de la seguridad vial. El proyecto protege a las personas usuarias, al autotransporte y a las cadenas de suministro. Para orientar la actuación pública incorpora los principios constitucionales de objetividad, eficiencia, profesionalismo, honradez y respeto a los derechos humanos, además de proporcionalidad, continuidad de la respuesta, atención centrada en las víctimas, accesibilidad, no revictimización y protección de datos personales.

Las definiciones permiten aplicar la ley de manera uniforme. Se precisan los conceptos de corredor carretero prioritario, mapa de riesgo, protocolo, incidente, Centro de Comando y Control, Plataforma y Sistema Nacional de Información. Con ello se evita que cada dependencia utilice criterios distintos para registrar hechos, clasificar riesgos o determinar la intervención correspondiente.

IX. COORDINACIÓN E INSTRUMENTOS OPERATIVOS

1. Distribución de atribuciones y Mesa de Coordinación

La Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana conducirá la política federal; la Guardia Nacional ejecutará las acciones de prevención, vigilancia y respuesta dentro de sus atribuciones; la SICT atenderá las condiciones técnicas y las obligaciones vinculadas con concesiones y permisos; la FGR intervendrá respecto de los delitos de su competencia, con respeto a su autonomía, y el Secretariado Ejecutivo regulará la integración de información y evaluará su calidad.

La Mesa de Coordinación será la instancia permanente de seguimiento. Sus reglas deberán prever convocatorias, suplencias, quórum, votación, grupos de trabajo, manejo de información, actas y cumplimiento de acuerdos. La participación de autoridades locales, organismos de atención a víctimas, concesionarios y representantes del sector se realizará conforme al asunto tratado y sin permitir acceso innecesario a información operativa.

2. Estrategia, corredores prioritarios y mapas de riesgo
La Estrategia Federal de Seguridad Carretera deberá ser congruente con la Estrategia Nacional de Seguridad Pública y el Plan Nacional de Desarrollo. Contendrá una línea base, metas anuales, responsables, indicadores, previsiones presupuestarias y acciones específicas frente a las principales modalidades delictivas. Su publicación y revisión anual permitirán corregir medidas que no produzcan resultados.

Los corredores prioritarios se declararán con base en criterios objetivos y por una vigencia determinada. Cada declaratoria deberá señalar objetivos, indicadores y autoridades responsables. En casos de riesgo grave e inminente podrá emitirse una declaratoria provisional, sujeta a revisión técnica. Los mapas de riesgo incorporarán denuncias, reportes de emergencia, datos operativos, información del sector y condiciones de infraestructura, distinguiendo entre hechos denunciados, reportes ciudadanos y resultados de investigación.

3. Protocolos de prevención, reacción y seguimiento
Los protocolos establecerán responsables, niveles de prioridad, parámetros de despacho y respuesta, cadenas de mando, procedimientos de preservación del lugar de los hechos, criterios de escalamiento y reglas para cerrar y evaluar cada incidente. También preverán supuestos específicos como robo de carga, bloqueos, privación de la libertad, desaparición, traslado de materiales peligrosos, inhibidores de señal y hechos que comprendan vías de distinta jurisdicción.

X. INFORMACIÓN, ATENCIÓN A VÍCTIMAS Y COLABORACIÓN
1. Plataforma y gestión de incidentes
La Plataforma de Información de Seguridad Carretera no se crea como una base aislada. Será un componente especializado del Sistema Nacional de Información. La Secretaría operará los instrumentos tecnológicos y el Secretariado Ejecutivo emitirá los lineamientos, determinará la metodología de alimentación y evaluará la oportunidad, integridad y consistencia de los datos.

La Plataforma deberá interoperar con los Centros de Comando y Control y con los sistemas federales de gestión de incidentes. Cada reporte generará un folio único para conocer su recepción, canalización, despacho, atención y cierre. Las reglas de operación deberán establecer perfiles de acceso, autenticación, bitácoras, respaldo, conservación y atención de incidentes de ciberseguridad.

2. Reportes y atención a víctimas
Los canales de emergencia serán gratuitos, accesibles e ininterrumpidos. La persona reportante no tendrá que repetir la misma información ante cada autoridad. La ayuda inmediata a las víctimas no se condicionará a la presentación o ratificación previa de una

denuncia, y los protocolos deberán reducir la repetición innecesaria del relato, proteger la identidad y facilitar el acceso a servicios médicos, psicológicos y jurídicos.

La atención será diferenciada cuando se trate de niñas, niños y adolescentes, mujeres, personas mayores, personas con discapacidad, personas indígenas, afromexicanas o migrantes y quienes requieran intérprete o apoyos para comunicarse. La coordinación con la Comisión Ejecutiva de Atención a Víctimas y sus homólogas locales permitirá atender casos ocurridos en tramos alejados de los servicios públicos.

3. Concesionarios y sector transportista

La SICT establecerá condiciones técnicas verificables de iluminación, comunicación, videovigilancia, señalización, auxilio y resguardo de información, atendiendo a la naturaleza de cada vía y al contenido de los títulos. Los concesionarios deberán comunicar incidentes, conservar registros relacionados con hechos probablemente delictivos y facilitar infraestructura de apoyo en los términos de las disposiciones aplicables.

La participación del sector transportista y de las personas usuarias tendrá carácter permanente. Sus reportes deberán distinguirse de las denuncias y de los datos previamente validados. La autoridad protegerá los datos personales y verificará la información antes de utilizarla para adoptar decisiones operativas.

XI. EVALUACIÓN, TRANSPARENCIA Y CUMPLIMIENTO

La evaluación considerará la evolución de la incidencia delictiva, los tiempos de respuesta, la cobertura de vigilancia, el cumplimiento de protocolos, la recuperación de vehículos y carga, la canalización de víctimas, la calidad de la información y el cumplimiento de concesionarios y permisionarios. Los indicadores deberán permitir comparar avances respecto de una línea base y de metas anuales.

El informe anual se remitirá a ambas Cámaras del Congreso de la Unión y deberá incluir anexos metodológicos, bases estadísticas en formatos abiertos, avance presupuestario, incumplimientos y medidas correctivas. La reserva de información deberá fundarse, motivarse y sujetarse a temporalidad; los datos estadísticos agregados no podrán reservarse únicamente por estar relacionados con seguridad pública.

Finalmente, el proyecto remite al régimen de responsabilidades aplicable para sancionar incumplimientos de las personas servidoras públicas y faculta a la SICT para actuar respecto de concesionarios y permisionarios conforme a la legislación y a los títulos correspondientes. El acceso, alteración, uso o divulgación indebidos de información también dará lugar a las responsabilidades procedentes.

XII. CONCLUSIÓN

La inseguridad en las carreteras federales afecta de manera directa a personas operadoras, pasajeras, productoras, comerciantes y comunidades. Los robos, asaltos, extorsiones y bloqueos ponen en riesgo la vida y el patrimonio, interrumpen el abasto y elevan los costos del transporte. Su atención requiere continuidad institucional y resultados que puedan medirse.

La continuidad y seguridad de los corredores carreteros son condiciones necesarias para el ejercicio del libre tránsito, la actividad económica y el acceso oportuno a bienes esenciales. Cuando una ruta queda bajo amenaza constante o se interrumpe por hechos delictivos, el daño alcanza a quienes transportan, producen, trabajan y consumen.

Las medidas aplicadas hasta ahora no han consolidado una política específica, permanente y evaluable. La propuesta establece una Estrategia Federal, una Mesa de Coordinación, mapas de riesgo, corredores prioritarios, protocolos de actuación, un componente especializado de información y un informe anual ante el Congreso de la Unión. Con ello, las decisiones dejan de depender únicamente de acciones administrativas aisladas.

Para el Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, la seguridad es una condición para ejercer la libertad y desarrollar un trabajo lícito. Proteger las carreteras federales significa proteger a quienes las utilizan, al campo, al comercio, al transporte de pasajeros y a las cadenas de suministro. Esa obligación debe expresarse en responsabilidades legales y no sólo en compromisos administrativos.

Por estas razones, se somete a consideración de esta Soberanía la iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se faculta al Congreso de la Unión a expedir la Ley Federal de Seguridad Carretera, así como también se presenta y desarrolla la respectiva Ley. Su aprobación permitirá ordenar la actuación federal, mejorar la atención de incidentes y establecer mecanismos de seguimiento, transparencia y rendición de cuentas.

En el régimen transitorio se prevé en el artículo Primero dispone que el Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación. El Segundo concede al Ejecutivo Federal ciento ochenta días naturales para expedir el Reglamento de la Ley.

Los artículos Tercero y Cuarto ordenan publicar la primera Estrategia Federal de Seguridad Carretera dentro de los ciento ochenta días naturales e instalar la Mesa de Coordinación dentro de los sesenta días. La Estrategia deberá partir del diagnóstico y de los mapas iniciales, mientras que la Mesa aprobará desde su instalación un calendario de trabajo y expedirá sus reglas de operación dentro de los treinta días siguientes.

El artículo Quinto evita un periodo sin reglas operativas: dentro de los sesenta días se emitirán disposiciones provisionales para la recepción, canalización y atención de incidentes, y dentro de los ciento ochenta días deberán expedirse los protocolos definitivos. Mientras tanto, continuarán aplicándose los protocolos vigentes en todo aquello que no se oponga a la nueva Ley.

Los artículos Sexto y Séptimo ordenan emitir, en noventa días, los lineamientos y la metodología de alimentación de la Plataforma; alcanzar su interoperabilidad dentro de los doscientos cuarenta días, y elaborar los primeros mapas de riesgo y su versión pública dentro de los ciento cincuenta días. Esta secuencia permite que la primera Estrategia se apoye en información y criterios previamente definidos.

El artículo Octavo regula la presentación del primer informe anual y obliga a reconocer expresamente cualquier periodo incompleto, falta de información o deficiencia de calidad. El Noveno contiene la cláusula derogatoria correspondiente.
Los artículos Décimo y Décimo Primero fijan plazos para que la SICT emita las disposiciones técnicas aplicables a concesionarios y permisionarios y para que cada autoridad designe una unidad responsable y una persona enlace. El Décimo Segundo ordena aprovechar la infraestructura, los registros y los sistemas existentes, y condiciona la creación de nuevas unidades administrativas a una justificación técnica y presupuestaria.

Por su parte, el artículo Décimo Tercero obliga a las dependencias y entidades competentes a prever los recursos necesarios para la aplicación del presente decreto. En el Décimo Cuarto se establece una evaluación integral dentro de los dos años siguientes a la publicación de la primera Estrategia y ordena remitir sus resultados a ambas Cámaras del Congreso de la Unión y en el Décimo Quinto se propone dar el mandato a el Congreso de la Unión para adecuar los tipos penales y conductas administrativas que tienen relación con lo previsto en la ley que se expide, a efecto de facilitar su aplicación.

No omitimos señalar que, conforme a lo dispuesto por el artículo 77, numeral 5, del Reglamento de la Cámara de Diputados, las iniciativas de reforma constitucional deben presentarse de manera independiente respecto de aquellas que modifiquen la legislación secundaria. No obstante, el propio precepto reconoce que, cuando exista una correspondencia normativa directa entre ambas, dicha vinculación debe explicarse de forma expresa en la argumentación que las sustente. En este caso, la reforma constitucional al artículo 73 y la iniciativa de expedición de la ley que se propone guardan una relación estructural inmediata, pues la nueva ley constituye el desarrollo operativo indispensable para materializar el mandato constitucional planteado. Por ello, aunque se presentan como instrumentos normativos distintos, su naturaleza complementaria exige que sean expuestos de manera conjunta en un mismo documento, a fin de ofrecer una visión integral del cambio normativo, evidenciar la coherencia entre el diseño constitucional y su implementación

legal, y evitar que la reforma constitucional que se propone quede incompleta o carente de funcionalidad práctica.

Por lo anteriormente expuesto, las Diputadas y Diputados Federales integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión en su LXVI Legislatura sometemos a consideración de esta Soberanía la siguiente iniciativa con proyecto de:

DECRETO QUE EXPIDE LA LEY FEDERAL DE SEGURIDAD CARRETERA.

Artículo Único.- Se expide la Ley Federal de Seguridad Carretera, para quedar como sigue:

LEY FEDERAL DE SEGURIDAD CARRETERA
TÍTULO PRIMERO
DISPOSICIONES GENERALES
Capítulo Único

Artículo 1. La presente Ley es de orden público, interés social y observancia general en el ámbito de la jurisdicción federal. Tiene por objeto establecer las bases, principios, obligaciones e instrumentos de coordinación para prevenir, investigar y atender los delitos y demás situaciones de riesgo que ocurran en las carreteras federales, así como proteger a las personas usuarias, al autotransporte y a las cadenas de suministro, con respeto a las atribuciones que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y las leyes confieren a cada autoridad.

Artículo 2. Son fines de esta Ley:
I. Proteger la vida, la integridad personal y el patrimonio de las personas que transitan por las carreteras federales;
II. Salvaguardar el autotransporte federal de carga, de pasajeros y sus servicios auxiliares frente a la actividad delictiva;
III. Establecer condiciones que permitan el tránsito seguro y continuo de personas, vehículos y mercancías en las vías generales de comunicación;
IV. Proteger las cadenas de suministro, el abasto nacional y la competitividad logística del país;
V. Fortalecer la presencia institucional y la capacidad de prevención y respuesta del Estado mexicano en las carreteras federales;
VI. Establecer mecanismos de coordinación interinstitucional permanentes y especializados para la seguridad carretera;
VII. Generar información confiable, oportuna y accesible sobre la situación de seguridad en la red carretera federal;

VIII. Asegurar la evaluación, la transparencia y la rendición de cuentas en la materia, sin comprometer las investigaciones, los datos personales ni la seguridad de las operaciones, y
IX. Reducir los espacios de impunidad mediante el registro, la canalización y el seguimiento verificable de los hechos probablemente delictivos.

Artículo 3. Esta Ley se aplica a:
I. Las carreteras federales, incluyendo autopistas, carreteras libres, puentes y demás infraestructura vial de jurisdicción federal, conforme a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal;
II. Las autoridades federales con atribuciones en materia de seguridad pública, infraestructura, comunicaciones, transportes, protección civil, atención a víctimas y procuración de justicia;
III. Los concesionarios y permisionarios de caminos y puentes federales, así como los prestadores de servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares, respecto de las obligaciones que les impongan esta Ley, sus títulos, permisos y demás disposiciones aplicables;
IV. Las personas operadoras, pasajeras y usuarias de las carreteras federales, en su calidad de sujetos protegidos por esta Ley.

Artículo 4. Para los efectos de esta Ley, se entiende por:
I. Carreteras federales: los caminos y puentes sujetos a jurisdicción federal, incluidos el derecho de vía y las instalaciones vinculadas con su operación, en términos de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal;
II. Corredor carretero prioritario: el tramo o conjunto de tramos de carretera federal que, conforme a criterios objetivos de incidencia delictiva, recurrencia de emergencias, afectación a las personas usuarias, relevancia logística o deficiencias de cobertura institucional, requiere atención reforzada y temporalmente focalizada;
III. Estrategia: la Estrategia Federal de Seguridad Carretera a que se refiere el Título Tercero de esta Ley;
IV. FGR: la Fiscalía General de la República;
V. Guardia Nacional: la institución de seguridad pública de carácter federal prevista en el artículo 21 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;
VI. Mapa de riesgo: el instrumento técnico que identifica georreferencia y clasifica los tramos de la red carretera federal conforme a la incidencia delictiva, los reportes de emergencia, los patrones de operación, las condiciones de infraestructura y la capacidad institucional de respuesta;
VII. Mesa de Coordinación: la Mesa de Coordinación de Seguridad Carretera prevista en el Capítulo II del Título Segundo de esta Ley;
VIII. Operador: la persona física que conduce un vehículo de autotransporte federal de carga, de pasajeros o de servicios auxiliares;

IX. Plataforma: la Plataforma de Información de Seguridad Carretera prevista en el Título Quinto de esta Ley;
X. Protocolo: el instrumento normativo que define autoridades responsables, procedimientos, niveles de intervención, mecanismos de coordinación, parámetros de respuesta, registro de actuaciones y acciones específicas para prevenir y atender delitos y situaciones de riesgo en carreteras federales;
XI. Secretaría: la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana;
XII. Secretariado Ejecutivo: el Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública;
XIII. Seguridad carretera: el conjunto de políticas, acciones y mecanismos institucionales dirigidos a prevenir, disuadir, detectar, investigar y atender los delitos y situaciones de riesgo que ocurran en las carreteras federales, sin comprender la seguridad vial regulada por la legislación aplicable;
XIV. SICT: la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;
XV. Sistema Nacional: el Sistema Nacional de Seguridad Pública;
XVI. Centro de Comando y Control: la unidad encargada de centralizar el monitoreo, recibir y canalizar reportes y coordinar la atención de emergencias, cualquiera que sea su denominación o adscripción;
XVII. Incidente: el delito, emergencia, bloqueo, cierre, afectación a la infraestructura o situación de riesgo que requiera intervención o coordinación institucional en una carretera federal, y
XVIII. Sistema Nacional de Información: el previsto en la Ley General del Sistema Nacional de Seguridad Pública.

Artículo 5. La política federal de seguridad carretera se regirá por los principios de:
I. Legalidad;
II. Objetividad, eficiencia, profesionalismo, honradez y respeto a los derechos humanos;
III. Coordinación interinstitucional;
IV. Oportunidad, proporcionalidad y continuidad de la respuesta;
V. Prevención;
VI. Transparencia y rendición de cuentas;
VII. Participación del sector transportista;
VIII. Planeación, inteligencia y focalización territorial basadas en evidencia;
IX. No discriminación;
X. Perspectiva de género;
XI. Atención centrada en las víctimas;
XII. Protección de datos personales y seguridad de la información, y
XIII. Accesibilidad y no revictimización.

Artículo 6. La interpretación y aplicación de esta Ley se realizará de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los tratados internacionales de los

que México sea parte y la legislación aplicable, favoreciendo en todo tiempo la protección más amplia de los derechos de las personas.

TÍTULO SEGUNDO
DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES Y LA COORDINACIÓN INSTITUCIONAL
Capítulo I
De las autoridades competentes y la distribución de atribuciones

Artículo 7. Son autoridades competentes para la aplicación de esta Ley:
I. La Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana;
II. La Guardia Nacional;
III. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;
IV. La Fiscalía General de la República;
V. El Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, y
VI. Las demás autoridades federales que, conforme a sus atribuciones, tengan competencia en la materia.

Artículo 8. Corresponde a la Secretaría:
I. Formular, conducir, publicar y evaluar la Estrategia Federal de Seguridad Carretera, en congruencia con la Estrategia Nacional de Seguridad Pública;
II. Presidir la Mesa de Coordinación de Seguridad Carretera;
III. Coordinar las acciones de las autoridades federales en materia de seguridad carretera;
IV. Emitir, en coordinación con las autoridades competentes, los protocolos de prevención, reacción, atención y seguimiento en carreteras federales, así como sus versiones públicas;
V. Identificar y declarar los corredores carreteros prioritarios mediante resolución fundada en criterios técnicos, con base en los mapas de riesgo y la información de la Plataforma;
VI. Determinar los indicadores de evaluación de la política de seguridad carretera;
VII. Celebrar convenios de coordinación con entidades federativas y municipios;
VIII. Celebrar acuerdos de colaboración con cámaras, asociaciones y organizaciones del sector transportista;
IX. Promover la participación del sector transportista en la definición de políticas de seguridad carretera;
X. Presentar ante las Cámaras del Congreso de la Unión el informe anual de seguridad carretera a que se refiere esta Ley y comparecer, por conducto de la persona servidora pública competente, cuando sea convocada para explicar sus resultados;
XI. Emitir alertas públicas y coordinar la difusión de rutas alternas cuando un incidente afecte la continuidad o seguridad del tránsito, y
XII. Las demás que le confieran esta Ley y otras disposiciones aplicables.

Artículo 9. Corresponde a la Guardia Nacional, en materia de seguridad carretera:

I. Realizar acciones de patrullaje, vigilancia, inspección, monitoreo y generación de inteligencia en la red carretera federal, conforme a sus atribuciones legales;
II. Implementar los protocolos de prevención, reacción y atención en carreteras federales;
III. Mantener capacidad operativa reforzada en los corredores carreteros prioritarios, conforme a los planes de despliegue y a la evaluación periódica del riesgo;
IV. Recibir, registrar, canalizar y atender sin demora los reportes de delitos o situaciones de riesgo en carreteras federales, conforme a su nivel de prioridad y a los protocolos aplicables;
V. Preservar el lugar de los hechos o del hallazgo y la integridad de los indicios; realizar los actos que correspondan como primer respondiente, y colaborar con el Ministerio Público en términos del Código Nacional de Procedimientos Penales;
VI. Registrar y actualizar oportunamente en la Plataforma la información de su competencia, incluida la relativa a incidentes, despliegues, tiempos de respuesta y resultados operativos;
VII. Participar en la Mesa de Coordinación de Seguridad Carretera;
VIII. Auxiliar a las víctimas de delitos cometidos en carreteras federales conforme a los protocolos aplicables, y
IX. Las demás que le confieran esta Ley, la Ley de la Guardia Nacional y otras disposiciones aplicables.

Artículo 10. Corresponde a la SICT, en materia de seguridad carretera:
I. Proporcionar a la Secretaría la información técnica sobre la red carretera federal necesaria para la elaboración de los mapas de riesgo y la identificación de corredores prioritarios;
II. Incorporar criterios verificables de seguridad carretera en las concesiones y permisos que otorgue en materia de caminos, puentes, autotransporte federal y servicios auxiliares, así como supervisar su cumplimiento;
III. Establecer, en coordinación con la Secretaría, las condiciones técnicas mínimas de iluminación, comunicación, videovigilancia, señalización, auxilio y resguardo de información que deban cumplir los concesionarios, conforme a la naturaleza y condiciones de cada vía;
IV. Participar en la Mesa de Coordinación de Seguridad Carretera;
V. Contribuir a la integración de la Plataforma de Información de Seguridad Carretera con los datos de su competencia, y
VI. Las demás que le confieran esta Ley y otras disposiciones aplicables.

Artículo 11. Corresponde a la FGR, en materia de seguridad carretera:
I. Investigar y perseguir los delitos de su competencia cometidos en las carreteras federales, conforme a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y a la legislación penal y procesal aplicable;
II. Participar en la Mesa de Coordinación de Seguridad Carretera;
III. Proporcionar, en términos de la Ley General del Sistema Nacional de Seguridad Pública y sin afectar su autonomía constitucional, datos estadísticos actualizados sobre denuncias, determinaciones ministeriales y etapas procesales relacionados con delitos cometidos en carreteras federales;

IV. Las demás que le confieran esta Ley y otras disposiciones aplicables.

Artículo 12. Corresponde al Secretariado Ejecutivo, en materia de seguridad carretera:
I. Emitir los lineamientos, criterios y metodologías para el suministro, intercambio, desagregación, actualización y evaluación de la información de seguridad carretera dentro del Sistema Nacional de Información;
II. Evaluar la calidad, oportunidad, integridad y completitud de la información de la Plataforma, y emitir recomendaciones de cumplimiento a las instituciones responsables;
III. Participar en la Mesa de Coordinación de Seguridad Carretera, y
IV. Las demás que le confieran esta Ley y otras disposiciones aplicables.

Capítulo II
De la coordinación interinstitucional federal

Artículo 13. Se establece la Mesa de Coordinación de Seguridad Carretera como instancia de articulación permanente entre las autoridades federales competentes para planear, implementar, dar seguimiento y evaluar las acciones de seguridad carretera. Funcionará en el marco del Sistema Nacional de Seguridad Pública, no constituirá un organismo público adicional ni sustituirá las atribuciones constitucionales y legales de sus integrantes. La participación de la FGR se realizará con pleno respeto a su autonomía.

Artículo 14. La Mesa de Coordinación se integrará por:
I. El titular de la Secretaría o la persona servidora pública que éste designe, quien la presidirá;
II. El titular de la Guardia Nacional o la persona servidora pública que éste designe;
III. El titular de la SICT o la persona servidora pública que éste designe;
IV. El titular de la FGR o la persona servidora pública que éste designe;
V. El titular del Secretariado Ejecutivo o la persona servidora pública que éste designe, y
VI. Las personas representantes de las demás autoridades federales que la Mesa determine necesarias para el cumplimiento de sus funciones. La Mesa podrá invitar, con voz pero sin voto, a autoridades locales, organismos de atención a víctimas, concesionarios, cámaras, asociaciones y personas expertas cuando los asuntos a tratar lo requieran. Las personas invitadas sólo tendrán acceso a la información necesaria para su participación.

Artículo 15. La Mesa de Coordinación sesionará de manera ordinaria al menos una vez al mes y de manera extraordinaria cuando exista una situación urgente. La Secretaría fungirá como secretaría técnica. Las reglas de operación deberán regular, como mínimo, convocatorias, suplencias, quórum, votación, grupos de trabajo, seguimiento de acuerdos, manejo de información y elaboración de versiones públicas de las actas. Los acuerdos se adoptarán por mayoría de las personas integrantes presentes; en caso de empate, la presidencia tendrá voto de calidad.

Artículo 16. La Mesa de Coordinación tendrá las siguientes funciones:
I. Articular las acciones de las autoridades federales en materia de seguridad carretera;
II. Dar seguimiento a la implementación de la Estrategia;
III. Analizar la información de la Plataforma y proponer acciones de mejora;
IV. Evaluar la efectividad de los protocolos y proponer su actualización;
V. Coordinar la respuesta institucional ante emergencias o crisis de seguridad en corredores carreteros;
VI. Aprobar un programa anual de trabajo con responsables, plazos y metas verificables;
VII. Dar seguimiento mensual al cumplimiento de sus acuerdos y documentar las causas de incumplimiento;
VIII. Proponer medidas urgentes ante incrementos atípicos de delitos, bloqueos o afectaciones a corredores estratégicos, y
IX. Las demás que establezcan esta Ley y sus reglas de operación.

Capítulo III
De la coordinación con entidades federativas y municipios

Artículo 17. La Secretaría promoverá la celebración de convenios de coordinación con las entidades federativas y los municipios, con respeto a sus competencias, para:
I. Establecer mecanismos de colaboración en materia de seguridad en los tramos carreteros que atraviesen sus territorios;
II. Compartir información relevante sobre incidencia delictiva en carreteras;
III. Coordinar operativos conjuntos, mecanismos de atención de emergencias, rutas de canalización y entrega de información;
IV. Articular las acciones de seguridad carretera con las políticas locales de seguridad pública, y
V. Establecer la interoperabilidad de los sistemas de gestión de incidentes y los mecanismos de entrega-recepción cuando un hecho se extienda a vías de distinta jurisdicción.

Artículo 18. Los convenios de coordinación deberán precisar las autoridades responsables, los tramos comprendidos, los mecanismos de mando y comunicación, la forma de intercambio de información, los recursos que en su caso aporte cada parte, los indicadores de cumplimiento y su vigencia. No podrán transferir competencias ni imponer obligaciones a las entidades federativas o municipios sin su consentimiento.

Capítulo IV
De la colaboración con el sector transportista y concesionarios

Artículo 19. La Secretaría establecerá mecanismos permanentes de interlocución con las cámaras, asociaciones, organizaciones del sector transportista, personas operadoras y usuarias. Al menos dos veces al año celebrará sesiones de consulta para:
I. Recibir información sobre las condiciones de seguridad en la red carretera federal;
II. Conocer las demandas y propuestas del sector en materia de seguridad carretera;
III. Incorporar la experiencia y el conocimiento del sector en el diseño de políticas, protocolos y acciones de seguridad, y
IV. Informar sobre las acciones implementadas y sus resultados.

Artículo 20. Los concesionarios y permisionarios de caminos y puentes federales deberán colaborar con las autoridades competentes en materia de seguridad carretera y cumplir las medidas previstas en esta Ley, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, las disposiciones administrativas aplicables y sus respectivos títulos. La SICT verificará su cumplimiento e incorporará las condiciones correspondientes en los nuevos títulos o al modificar o prorrogar los existentes, conforme al marco jurídico aplicable.

Artículo 21. La colaboración de los concesionarios podrá incluir, entre otros aspectos:
I. La operación y mantenimiento de sistemas de videovigilancia en los tramos concesionados;
II. La comunicación inmediata a las autoridades competentes de cualquier evento delictivo o situación de riesgo detectada;
III. La facilitación de infraestructura para la instalación de puntos de atención o bases operativas de la Guardia Nacional;
IV. El suministro oportuno de información estadística y operativa para la Plataforma, con medidas de integridad, conservación y seguridad de los datos;
V. La conservación y puesta a disposición de las autoridades competentes de grabaciones y demás registros relacionados con un hecho probablemente delictivo, durante los plazos y conforme a las condiciones técnicas que establezcan las disposiciones aplicables;
VI. La habilitación progresiva de infraestructura de comunicación, auxilio y zonas seguras de detención, conforme a los criterios de riesgo y a las condiciones de cada título, y
VII. Las demás obligaciones previstas en los instrumentos jurídicos aplicables.

TÍTULO TERCERO
DE LA ESTRATEGIA FEDERAL DE SEGURIDAD CARRETERA
Capítulo I
De la Estrategia Federal de Seguridad Carretera

Artículo 22. La Secretaría formulará la Estrategia Federal de Seguridad Carretera como instrumento rector de la política federal en la materia. Deberá guardar congruencia con la Estrategia Nacional de Seguridad Pública, el Plan Nacional de Desarrollo y los programas que de éste deriven. Será aprobada por la persona titular de la Secretaría, publicada en el Diario

Oficial de la Federación y revisada cada año. Toda modificación deberá fundarse en los resultados de la evaluación y hacerse pública, salvo la información cuya reserva proceda conforme a la ley.

Artículo 23. La Estrategia contendrá, al menos:
I. Un diagnóstico integral de la situación de seguridad en la red carretera federal;
II. Los objetivos, metas e indicadores de la política federal de seguridad carretera;
III. Las líneas de acción para la prevención, disuasión, reacción y atención de fenómenos delictivos en carreteras;
IV. La identificación de los corredores carreteros prioritarios;
V. Los mecanismos de coordinación interinstitucional;
VI. Los criterios de asignación de recursos humanos y materiales;
VII. Las acciones de capacitación y profesionalización del personal asignado a funciones de seguridad carretera;
VIII. Los mecanismos de seguimiento, evaluación y corrección de las acciones;
IX. Una línea base, metas anuales, metodología de cálculo y autoridades responsables de cada indicador;
X. Un programa de implementación con acciones, plazos, responsables y previsiones presupuestarias;
XI. Medidas específicas para robo al autotransporte, robo de vehículos y carga, asaltos a pasajeros, privación de la libertad, bloqueos, afectaciones a infraestructura y uso de inhibidores de señal, y
XII. Mecanismos para atender recomendaciones derivadas de evaluaciones, auditorías e informes de derechos humanos.

Artículo 24. La Estrategia se elaborará con la participación de las autoridades integrantes de la Mesa de Coordinación y mediante un proceso documentado de consulta con el sector transportista, concesionarios, personas operadoras, organizaciones de víctimas, academia y personas usuarias. La Secretaría publicará una síntesis de las propuestas recibidas y de la forma en que fueron consideradas, sin revelar datos personales ni información operativa reservada.

Capítulo II
De los corredores carreteros prioritarios

Artículo 25. La Secretaría identificará y declarará los corredores carreteros prioritarios con base en los mapas de riesgo, la información de la Plataforma y los criterios previstos en la Estrategia. La declaratoria deberá indicar su vigencia, objetivos, indicadores y autoridades responsables, sin revelar información que comprometa la seguridad de las operaciones.

Artículo 26. Los corredores carreteros prioritarios recibirán atención reforzada que podrá incluir:
I. Mayor presencia operativa de la Guardia Nacional;
II. Implementación de puntos de vigilancia y control;
III. Reforzamiento de los sistemas de monitoreo y comunicación;
IV. Coordinación intensificada con las autoridades locales;
V. Planes operativos coordinados con metas, responsables y mecanismos de evaluación;
VI. Mejoras prioritarias de iluminación, señalización, telecomunicaciones y auxilio, conforme a las atribuciones de la SICT y a los títulos de concesión, y
VII. Las demás acciones temporales y verificables que determine la Mesa de Coordinación.

Artículo 27. La declaratoria de corredores carreteros prioritarios se revisará semestralmente y se modificará o concluirá conforme a la evolución del riesgo y al cumplimiento de sus objetivos. La Secretaría publicará en el Diario Oficial de la Federación la lista vigente, su justificación general y una versión pública de los resultados. Cuando exista un riesgo grave e inminente podrá emitir una declaratoria provisional por un plazo máximo de noventa días, sujeta a revisión técnica dentro de los treinta días siguientes.

Capítulo III
De los mapas de riesgo delictivo

Artículo 28. La Secretaría, en coordinación con la Guardia Nacional, la SICT, la FGR y el Secretariado Ejecutivo, elaborará y actualizará trimestralmente los mapas de riesgo de la red carretera federal. Para ello utilizará información de denuncias, investigaciones, reportes de emergencia, operativos, concesionarios y sector transportista, con metodologías homologadas que permitan evitar duplicidades y distinguir hechos denunciados, reportes ciudadanos y resultados de investigación.

Artículo 29. Los mapas de riesgo identificarán, georreferenciarán y clasificarán los tramos de la red carretera federal según su nivel de incidencia delictiva, considerando al menos:
I. El número y tipo de delitos registrados;
II. La frecuencia y temporalidad de los eventos delictivos;
III. Los modos de operación identificados;
IV. Las condiciones de infraestructura, visibilidad y comunicación del tramo;
V. La densidad del tránsito vehicular y de carga;
VI. La información proporcionada por el sector transportista, las personas usuarias y los concesionarios;
VII. Los tiempos de despacho y respuesta, la cobertura de comunicación y la distancia a las unidades disponibles;
VIII. Los bloqueos, cierres y afectaciones recurrentes a la infraestructura, y

IX. La posible cifra no denunciada, a partir de encuestas, reportes y otras fuentes técnicamente verificables.

Artículo 30. Los mapas de riesgo servirán de base para asignar recursos, definir despliegues operativos, identificar corredores prioritarios y diseñar protocolos. La Secretaría publicará una versión que permita conocer niveles y tendencias de riesgo por tramo, tipo de hecho y periodo. La reserva de información operativa procederá únicamente en los supuestos, por el plazo y mediante la prueba de daño previstos en la legislación en materia de transparencia; no podrá invocarse de manera general respecto de datos estadísticos agregados.

TÍTULO CUARTO
DE LOS PROTOCOLOS DE ACTUACIÓN
Capítulo I
De los protocolos de prevención y disuasión

Artículo 31. La Secretaría emitirá protocolos de prevención y disuasión de delitos en carreteras federales que establecerán, al menos:
I. Los lineamientos de patrullaje preventivo en la red carretera federal;
II. Los criterios de presencia operativa mínima en los corredores carreteros prioritarios;
III. Los mecanismos de vigilancia tecnológica, incluyendo videovigilancia, sistemas de detección y comunicación;
IV. Las acciones de disuasión mediante presencia visible de las fuerzas de seguridad;
V. Los mecanismos de difusión de alertas preventivas, rutas alternas y recomendaciones a las personas usuarias, en formatos accesibles y por medios que permitan su consulta oportuna;
VI. Los procedimientos para detectar y atender puntos de vigilancia falsos, obstáculos deliberados, inhibidores de señal y otras modalidades utilizadas para cometer delitos, y
VII. Los criterios de coordinación con concesionarios y autoridades de protección civil cuando un riesgo delictivo concurra con una emergencia vial o ambiental.

Artículo 32. Los protocolos de prevención y disuasión serán obligatorios para las autoridades federales dentro de sus respectivas competencias. La Secretaría publicará sus versiones públicas y los criterios generales de actuación; las disposiciones cuya difusión comprometa la seguridad de las operaciones se tratarán conforme a la legislación aplicable.

Capítulo II
De los protocolos de reacción inmediata

Artículo 33. La Secretaría emitirá protocolos de reacción inmediata ante eventos delictivos en carreteras federales que establecerán, al menos:

I. Los procedimientos de recepción, validación y canalización de reportes de emergencia;
II. Los niveles de prioridad y parámetros de despacho y respuesta, diferenciados por tipo de incidente, ubicación, condiciones de acceso y disponibilidad operativa;
III. Las cadenas de mando y comunicación;
IV. Los procedimientos de coordinación con las autoridades locales y los servicios de emergencia;
V. Los procedimientos de preservación del lugar de los hechos o del hallazgo y de los indicios;
VI. La asignación de un folio único interoperable, el registro de cada canalización y la comunicación con las víctimas y personas afectadas;
VII. Los procedimientos diferenciados para bloqueos, robo de carga, privación de la libertad, desaparición, traslado de materiales peligrosos, ataques a personas pasajeras y afectaciones simultáneas en vías de distinta jurisdicción;
VIII. Los criterios para solicitar apoyo, escalar la atención y transferir el mando o la investigación a la autoridad competente, y
IX. Las reglas para documentar el cierre del incidente y evaluar la respuesta.

Artículo 34. La recepción y atención de reportes de emergencia en carreteras federales operará de manera ininterrumpida y se integrará con los Centros de Comando y Control y con los servicios nacionales de atención de emergencias y denuncia anónima. Los canales telefónicos y digitales deberán ser gratuitos, accesibles e interoperables. Cada reporte generará un folio único que permita su canalización, actualización y cierre, sin obligar a la persona reportante a repetir la información ante cada autoridad.

Artículo 35. Ante un delito en curso o una situación de riesgo inminente, la Guardia Nacional realizará sin demora el despacho y despliegue que corresponda conforme al nivel de prioridad y a los protocolos aplicables. La recepción, canalización, hora de despacho, arribo, conclusión y, en su caso, causa de demora deberán quedar registradas en el sistema de gestión de incidentes.

Capítulo III
De los protocolos de atención y seguimiento

Artículo 36. La Secretaría emitirá protocolos de atención y seguimiento para los casos de delitos cometidos en carreteras federales, que establecerán, al menos:
I. Los procedimientos de atención inmediata a las víctimas;
II. La orientación para la presentación de denuncias;
III. La canalización a los servicios de salud, procuración de justicia y asistencia social que correspondan;
IV. El seguimiento de la atención y de la canalización institucional, sin interferir en la conducción de la investigación penal;
V. Los mecanismos para informar a la víctima sobre el folio, la autoridad receptora, sus derechos y los servicios disponibles, y

VI. Las medidas para evitar la repetición innecesaria del relato, proteger la identidad y preservar los datos o indicios proporcionados por la víctima.

Artículo 37. Los protocolos a que se refiere este Título serán revisados al menos una vez al año y podrán actualizarse cuando la evaluación, un cambio normativo o una situación operativa lo requiera. Deberán incluir mecanismos de capacitación, ejercicios de prueba, supervisión, registro de incumplimientos y mejora continua. La Secretaría los emitirá con la participación de las autoridades responsables, sin alterar la conducción del Ministerio Público ni las atribuciones de las autoridades locales.

TÍTULO QUINTO
DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN DE SEGURIDAD CARRETERA
Capítulo Único

Artículo 38. La Plataforma de Información de Seguridad Carretera será un componente especializado del Sistema Nacional de Información previsto en la Ley General del Sistema Nacional de Seguridad Pública. La Secretaría operará los sistemas e instrumentos tecnológicos que la sustenten. El Secretariado Ejecutivo regulará su integración y funcionamiento, emitirá los lineamientos y metodologías de alimentación y evaluará la calidad, oportunidad y completitud de la información.

Artículo 39. La Plataforma tendrá por objeto:
I. Integrar, sistematizar y analizar la información sobre incidencia delictiva en carreteras federales;
II. Generar insumos para la elaboración y actualización de los mapas de riesgo;
III. Proveer información para la toma de decisiones de las autoridades competentes;
IV. Contribuir a la evaluación de la Estrategia y de los protocolos de actuación;
V. Facilitar la coordinación interinstitucional mediante el intercambio oportuno y seguro de datos, y
VI. Generar un registro único de incidentes que permita conocer su recepción, canalización, atención y cierre, sin duplicar los registros nacionales previstos en otras leyes.

Artículo 40. Las autoridades competentes a que se refiere el artículo 7 proporcionarán y actualizarán en la Plataforma la información de su competencia con la periodicidad, nivel de desagregación, formatos y controles de calidad que establezca el Secretariado Ejecutivo. Cada institución será responsable de la objetividad, veracidad, integridad y actualización de la información que suministre, relativa a:
I. Delitos registrados en carreteras federales, desglosados por tipo, ubicación, fecha, hora y demás variables relevantes;
II. Acciones operativas realizadas;
III. Tiempos de respuesta;
IV. Resultados de los operativos y acciones de seguridad;

V. Denuncias recibidas, determinaciones ministeriales y etapa procesal, en forma estadística y conforme a las competencias de las instituciones de procuración de justicia;
VI. Vehículos y mercancías robados y recuperados, cuando resulte aplicable, y
VII. Incidentes reportados por personas usuarias, concesionarios y sector transportista, indicando su fuente y estado de validación.

Artículo 41. La Plataforma será interoperable con el Sistema Nacional de Información, los sistemas de gestión de incidentes de los Centros de Comando y Control y las bases de datos que correspondan. El tratamiento de la información se sujetará a la legislación en materia de transparencia, protección de datos personales y seguridad de la información. Los lineamientos deberán prever perfiles de acceso, autenticación, trazabilidad de consultas, bitácoras, respaldo, conservación, gestión de incidentes de ciberseguridad y auditorías periódicas.

Artículo 42. El sector transportista, los concesionarios y las personas usuarias podrán proporcionar reportes mediante los mecanismos habilitados para tal efecto. La autoridad deberá distinguir esta información de las denuncias y de los registros validados, proteger los datos personales y verificarla antes de utilizarla para decisiones operativas. El reporte no sustituirá la denuncia cuando ésta sea necesaria para iniciar una investigación, sin perjuicio del deber de la autoridad de recibirla y canalizarla conforme a la ley.

TÍTULO SEXTO
DE LA PROTECCIÓN A OPERADORES, PASAJEROS, USUARIOS Y CARGA
Capítulo I
De la protección a operadores del autotransporte

Artículo 43. Las autoridades competentes, en el ámbito de sus atribuciones, adoptarán las medidas necesarias para proteger la vida, la integridad y el patrimonio de los operadores del autotransporte federal que circulan por las carreteras federales.

Artículo 44. La Guardia Nacional establecerá mecanismos de comunicación directa e interoperable con las personas operadoras del autotransporte para reportar situaciones de riesgo o delitos en curso. Estos mecanismos serán gratuitos, accesibles, sencillos, operarán de manera ininterrumpida y se integrarán con el sistema de gestión de incidentes previsto en esta Ley.

Artículo 45. La Secretaría, en coordinación con la SICT y las organizaciones del sector transportista, promoverá programas gratuitos de capacitación para las personas operadoras sobre prevención de riesgos, actuación ante incidentes, preservación de información y uso de los mecanismos de reporte. Las medidas de autoprotección no trasladarán a las personas la obligación del Estado de prevenir y atender los delitos.

Capítulo II
De la protección a pasajeros y usuarios

Artículo 46. Las autoridades competentes adoptarán, dentro de sus atribuciones y conforme a la evaluación del riesgo, las medidas de prevención, vigilancia, información, auxilio y respuesta necesarias para proteger a las personas pasajeras y usuarias de las carreteras federales.

Artículo 47. La Secretaría difundirá información actualizada sobre condiciones generales de seguridad, cierres, bloqueos, rutas alternas, medidas de prevención y medios para reportar emergencias. La información se proporcionará en formatos accesibles y no incluirá datos que comprometan operativos o investigaciones.

Capítulo III
De la protección de la carga

Artículo 48. Las autoridades competentes adoptarán medidas para prevenir el robo de carga, facilitar su localización y recuperación y evitar su incorporación a mercados ilícitos, en coordinación con el sector transportista, los concesionarios y las demás autoridades competentes.

Artículo 49. La Estrategia incluirá acciones específicas para la protección de la carga en los corredores carreteros prioritarios, considerando el tipo de mercancía, su valor, su importancia para el abasto nacional y los patrones delictivos identificados en los mapas de riesgo.

Artículo 50. La Secretaría promoverá tecnologías interoperables de rastreo, monitoreo y comunicación para proteger la carga. Su utilización deberá observar los principios de necesidad, proporcionalidad, seguridad desde el diseño, neutralidad tecnológica y protección de datos personales, sin imponer proveedores o soluciones exclusivas.

Capítulo IV
De la atención a víctimas

Artículo 51. Las víctimas de delitos cometidos en carreteras federales recibirán ayuda inmediata, asistencia, atención y acceso a la justicia conforme a la Ley General de Víctimas y demás disposiciones aplicables. La ayuda de emergencia no podrá condicionarse a la presentación o ratificación previa de una denuncia. Las autoridades deberán informar los derechos, registrar la canalización y evitar actos de revictimización.

Artículo 52. Los protocolos de atención incluirán procedimientos diferenciados para personas operadoras, pasajeras y usuarias, así como medidas específicas para niñas, niños y adolescentes, mujeres, personas mayores, personas con discapacidad, personas indígenas, afromexicanas o migrantes y quienes requieran intérprete o apoyo para comunicarse.

Artículo 53. La Secretaría promoverá convenios con la Comisión Ejecutiva de Atención a Víctimas, sus homólogas locales y las instituciones públicas y privadas competentes para facilitar atención médica, psicológica y jurídica, traslado seguro y alojamiento de emergencia, particularmente en corredores prioritarios y zonas alejadas de servicios.

TÍTULO SÉPTIMO
DE LA EVALUACIÓN, TRANSPARENCIA Y RENDICIÓN DE CUENTAS
Capítulo Único

Artículo 54. La Secretaría establecerá un sistema de indicadores para evaluar periódicamente la política federal de seguridad carretera. Los indicadores medirán, al menos:
I. La evolución de la incidencia delictiva en la red carretera federal, desglosada por tipo de delito, corredor y entidad federativa;
II. Los tiempos promedio de respuesta ante reportes de emergencia;
III. La cobertura de vigilancia y patrullaje en la red carretera federal;
IV. La percepción de seguridad del sector transportista y de los usuarios;
V. El grado de cumplimiento de los protocolos de actuación;
VI. Los resultados de la coordinación interinstitucional;
VII. La tasa de localización o recuperación de vehículos y carga;
VIII. La canalización efectiva de las víctimas a servicios de atención;
IX. La oportunidad, integridad y consistencia de la información aportada a la Plataforma, y
X. El cumplimiento de las obligaciones de los concesionarios y permisionarios.

Artículo 55. La Secretaría elaborará y presentará un informe anual de seguridad carretera que contendrá:
I. Los resultados de los indicadores a que se refiere el artículo anterior;
II. El estado de implementación de la Estrategia;
III. Las acciones realizadas en los corredores carreteros prioritarios;
IV. Los avances en la integración y funcionamiento de la Plataforma;
V. Las acciones de coordinación realizadas;
VI. Las recomendaciones, responsables y plazos para mejorar la política de seguridad carretera;
VII. El avance presupuestario y la relación entre recursos ejercidos y metas alcanzadas;
VIII. Los incumplimientos relevantes, sus causas y las medidas correctivas adoptadas, y

IX. La metodología, fuentes, cobertura y limitaciones de la información reportada.

Artículo 56. El informe anual será remitido a ambas Cámaras del Congreso de la Unión a más tardar el último día hábil de marzo de cada año. La Secretaría publicará simultáneamente el informe, sus anexos metodológicos y las bases estadísticas en formatos abiertos y reutilizables en su portal de internet y en la Plataforma Nacional de Transparencia. La información reservada o confidencial se presentará por separado y se elaborará la versión pública correspondiente.

Artículo 57. Las autoridades competentes garantizarán la publicidad de la información sobre seguridad carretera conforme a la legislación en materia de transparencia. Toda clasificación deberá fundarse, motivarse, sujetarse a temporalidad y, cuando corresponda, acreditar la prueba de daño. Las autoridades deberán generar versiones públicas y no podrán reservar datos estadísticos agregados únicamente por estar relacionados con seguridad pública.

Artículo 58. El incumplimiento de las obligaciones previstas en esta Ley por parte de personas servidoras públicas dará lugar a las responsabilidades administrativas, civiles o penales que correspondan. La SICT sancionará los incumplimientos de concesionarios y permisionarios conforme a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, los títulos respectivos y demás disposiciones aplicables. El acceso, uso, alteración o divulgación indebidos de información se sancionarán conforme al régimen aplicable, sin perjuicio de la reparación de los daños causados.

TÍTULO OCTAVO
DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS
Capítulo Único

Artículo 59. En lo no previsto por esta Ley se aplicarán, en lo conducente, la Ley General del Sistema Nacional de Seguridad Pública, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, la Ley de la Guardia Nacional, el Código Nacional de Procedimientos Penales, la Ley General de Víctimas y las disposiciones en materia de transparencia, protección de datos personales y responsabilidades administrativas.

Artículo 60. Las dependencias y entidades federales preverán en sus anteproyectos de presupuesto los recursos necesarios para cumplir esta Ley. Las erogaciones se cubrirán con cargo a los presupuestos aprobados y se sujetarán a la disponibilidad presupuestaria, a la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y al Presupuesto de Egresos de la Federación del ejercicio correspondiente. La falta de disposiciones administrativas no eximirá del cumplimiento de las obligaciones directamente aplicables.

Artículo 61. El Ejecutivo Federal expedirá el reglamento de esta Ley dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a su entrada en vigor.

Artículo 62. La Secretaría, la SICT y el Secretariado Ejecutivo emitirán, dentro de sus respectivas competencias y en los plazos previstos en los artículos transitorios, los protocolos, lineamientos, normas técnicas y demás disposiciones administrativas necesarias para aplicar esta Ley. Dichas disposiciones deberán indicar la autoridad responsable, el procedimiento de supervisión y los mecanismos de evaluación de su cumplimiento.

TRANSITORIOS

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

Segundo. El Ejecutivo Federal expedirá el reglamento de la Ley Federal de Seguridad Carretera dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto.

Tercero. La Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana formulará y publicará la primera Estrategia Federal de Seguridad Carretera dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto. La Estrategia deberá partir del diagnóstico y de los mapas iniciales, e incluir un programa de implementación para sus primeros doce meses.

Cuarto. La Mesa de Coordinación de Seguridad Carretera se instalará dentro de los sesenta días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto. En su sesión de instalación aprobará un calendario de trabajo y, dentro de los treinta días naturales siguientes, sus reglas de operación.

Quinto. Dentro de los sesenta días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, la Secretaría emitirá disposiciones provisionales para coordinar la recepción, canalización y atención de incidentes en carreteras federales. Los protocolos definitivos a que se refiere el Título Cuarto deberán emitirse dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes. Los protocolos vigentes continuarán aplicándose en lo que no se opongan a esta Ley hasta que sean sustituidos.

Sexto. El Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública emitirá, dentro de los noventa días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, los lineamientos y la metodología de alimentación de la Plataforma. La Secretaría implementará su operación por etapas y deberá alcanzar, dentro de los doscientos cuarenta días naturales

siguientes, la interoperabilidad con el Sistema Nacional de Información y con los sistemas federales de gestión de incidentes.

Séptimo. Los mapas de riesgo iniciales y su versión pública serán elaborados dentro de los ciento cincuenta días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto. La versión pública deberá difundirse en formatos abiertos que permitan identificar tramos, periodos y tipos de hechos, sin revelar datos personales ni información operativa reservada.

Octavo. El primer informe anual de seguridad carretera será presentado a ambas Cámaras del Congreso de la Unión a más tardar el último día hábil de marzo del año siguiente al inicio de operaciones de la Plataforma. Si a esa fecha no existe información de doce meses completos, el informe deberá precisarlo, incluir los datos disponibles y señalar las medidas adoptadas para subsanar faltantes y deficiencias de calidad.

Noveno. Se derogan todas las disposiciones que se opongan al presente Decreto.

Décimo. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes emitirá, dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, las disposiciones técnicas generales sobre colaboración, conservación de registros, comunicación, auxilio e infraestructura de seguridad aplicables a concesionarios y permisionarios. Asimismo, establecerá un programa para revisar su incorporación en los títulos, conforme a la legislación aplicable.

Décimo Primero. Las autoridades previstas en el artículo 7 de la Ley designarán, dentro de los treinta días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, una unidad responsable y una persona enlace para el cumplimiento de las obligaciones de coordinación e información.

Décimo Segundo. La implementación de la Plataforma aprovechará la infraestructura, registros y sistemas existentes. La creación de nuevas unidades administrativas requerirá justificación técnica, suficiencia presupuestaria y las autorizaciones previstas en las disposiciones aplicables.

Décimo Tercero. El Ejecutivo Federal realizará las asignaciones presupuestales necesarias a efecto de comenzar las acciones previstas en el presente Decreto. En todo caso, las dependencias y entidades competentes incluirán en sus anteproyectos de presupuesto para los ejercicios subsecuentes, las previsiones necesarias para ejecutar la Estrategia y cumplir las obligaciones establecidas en la Ley.

Décimo Cuarto. Dentro de los dos años siguientes a la publicación de la primera Estrategia, la Secretaría realizará una evaluación integral de su implementación y remitirá sus resultados y recomendaciones a ambas Cámaras del Congreso de la Unión.

Décimo Quinto. El Congreso de la Unión realizará la actualización del marco jurídico correspondiente a efecto de sancionar el incumplimiento de las obligaciones previstas en esta Ley, según lo previsto en el artículo 58, dentro de los 180 días siguientes a su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 15 de septiembre de 2026.

Dip. José Elías Lixa Abimberhi
Coordinador del Grupo Parlamentario del
Partido Acción Nacional

Las Diputadas y los Diputados del Grupo Parlamentario
Del Partido Acción Nacional
(rúbricas)

Fuentes:
1. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. Anuario estadístico del sector comunicaciones y transportes 2023. México: SICT; 2024.
2. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Estadísticas de transporte: participación modal del autotransporte de carga. Aguascalientes: INEGI; 2023.
3. Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública. Incidencia delictiva del fuero común: cifras de robo al autotransporte de carga, 2018-2024. México: SESNSP; 2024.
4. Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana. Informes sobre seguridad pública y estrategia nacional de seguridad. México: SSPC; 2023-2024.
5. Guardia Nacional. Informes operativos sobre delitos en carreteras federales. México: GN; 2023-2024.
6. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Artículo 21. Diario Oficial de la Federación, 5 de febrero de 1917; última reforma publicada el 2 de junio de 2026.
7. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Artículo 11. Diario Oficial de la Federación, 5 de febrero de 1917; última reforma publicada el 2 de junio de 2026.
8. Cámara Nacional del Autotransporte de Carga. Impacto económico de la inseguridad en el autotransporte de carga. México: CANACAR; 2023.

9. Banco Interamericano de Desarrollo. Nearshoring y competitividad logística en América Latina. Washington: BID; 2023.
10. Alianza Nacional de Propietarios de Autotransporte. Testimonios sobre el impacto familiar de la inseguridad carretera. México; 2023.
11. Consejo Nacional Agropecuario. Efectos de la inseguridad carretera en familias productoras rurales. México: CNA; 2023.
12. Comisión Nacional de los Derechos Humanos. Recomendaciones sobre seguridad de pasajeros y familias en transporte carretero. México: CNDH; 2022.
13. Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. DOF 17 may 2022.
14. Decreto de reforma constitucional en materia de movilidad y seguridad vial. DOF 18 dic 2020.
15. Ley General del Sistema Nacional de Seguridad Pública. Nueva Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 16 de julio de 2025.
16. Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública. Series históricas de incidencia delictiva: robo al autotransporte, distribución por entidad federativa, 2015-2024. México: SESNSP; 2024.
17. Cámara Nacional del Autotransporte de Carga. Posicionamientos y comunicados sobre inseguridad carretera, 2022-2024. México: CANACAR; 2024.
18. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) 2024. Aguascalientes: INEGI; 2024.
19. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Encuesta Nacional de Victimización de Empresas (ENVE) 2022. Aguascalientes: INEGI; 2022.
20. FreightWatch International/Overhaul. Mexico Cargo Theft Intelligence Report. Austin, TX; 2022.
21. Overhaul. Cargo Theft Report: Mexico 2023. Austin, TX: Overhaul; 2023.
22. Overhaul. Global Supply Chain Risk Intelligence: Latin America 2024. Austin, TX: Overhaul; 2024.
23. Alianza Nacional de Propietarios de Autotransporte de la República Mexicana. Informe sobre condiciones laborales y riesgos de operadores. México; 2023.
24. Cámara Nacional del Autotransporte de Carga. Diagnóstico sobre violencia contra operadores de autotransporte. México: CANACAR; 2023.
25. Comisión Nacional de los Derechos Humanos. Informes sobre asaltos a autobuses de pasajeros en carreteras federales. México: CNDH; 2022.
26. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. ENSU: percepciones de inseguridad en transporte y carreteras. Aguascalientes: INEGI; 2024.
27. Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública. Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana: percepción en carreteras. México: SESNSP; 2024.
28. Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública. Incidencia delictiva: extorsión, 2018-2024. México: SESNSP; 2024.
29. Confederación de Cámaras Industriales de los Estados Unidos Mexicanos. Pronunciamientos sobre extorsión y cobros ilegales en transporte. México: CONCAMIN; 2023.
30. Cámara de la Industria de Transformación de Nuevo León. Posicionamientos sobre inseguridad logística y carretera. Monterrey: CAINTRA; 2023.
31. Asociación Mexicana de Empresas de Seguridad Industrial. Diagnóstico de seguridad en corredores industriales y carreteros. México: AMESIS; 2023.
32. Instituto Nacional de Ciencias Penales. Estudios sobre gobernanza criminal y control territorial. México: INACIPE; 2023.
33. Asociación Nacional de Empresas de Rastreo y Protección Vehicular. Informe anual de incidentes en el autotransporte. México: ANERPV; 2024.
34. Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana. Reportes sobre bloqueos carreteros. México: SSPC; 2023-2024.
35. Guardia Nacional. Informes sobre atención a bloqueos carreteros en Jalisco y Tamaulipas. México: GN; 2022-2024.
36. Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana. Informe sobre los eventos de Culiacán, octubre de 2019. México: SSPC; 2019.
37. Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública. Registro de bloqueos simultáneos en la zona metropolitana de Guadalajara. México: SESNSP; 2022.
38. Consejo Nacional Agropecuario. Impacto de bloqueos y extorsiones en corredores agrícolas de Michoacán. México: CNA; 2023.
39. Asociación Nacional del Transporte Privado. Posicionamientos sobre seguridad carretera y riesgos operativos, 2022-2024. México: ANTP; 2024.
40. Vanderwood PJ. Disorder and Progress: Bandits, Police, and Mexican Development. Wilmington: SR Books; 1992.
41. Hernández Chávez A. México: una breve historia. México: Fondo de Cultura Económica; 2012.
42. Secretaría de Seguridad Pública. Historia institucional de la Policía Federal de Caminos y la Policía Federal. México: SSP; 2012.
43. Ley de la Policía Federal. DOF 1 jun 2009 (abrogada).
44. Astorga L. Seguridad, traficantes y militares: el poder y la sombra. México: Tusquets; 2015.
45. Auditoría Superior de la Federación. Informes de resultados de fiscalización: seguridad pública, Policía Federal y Guardia Nacional, 2015-2023. México: ASF; 2024.
46. Decreto de reforma constitucional en materia de Guardia Nacional. DOF 26 mar 2019.
47. Ley de la Guardia Nacional. Nueva Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 16 de julio de 2025.
48. Centro de Investigación y Docencia Económicas. Estudios sobre la transición Policía Federal-Guardia Nacional. México: CIDE; 2020.
49. Decreto de reforma constitucional en materia de adscripción de la Guardia Nacional a SEDENA. DOF 2024.
50. Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos. Observaciones sobre militarización de la seguridad pública en México. Ginebra: ACNUDH; 2023.
51. Guerrero Gutiérrez E. Security, Drugs, and Violence in Mexico: A Survey. Washington: Brookings Institution; 2011.

52. Secretaría de Gobernación. Programa Nacional para la Prevención Social de la Violencia y la Delincuencia 2014-2018. México: SEGOB; 2014.
53. Guardia Nacional. Informes de resultados de operativos de seguridad carretera, 2020-2024. México: GN; 2024.
54. Confederación de Cámaras Industriales. Impacto de la inseguridad en la competitividad industrial. México: CONCAMIN; 2024.
55. Cámara de la Industria de Transformación de Nuevo León. Afectaciones de la inseguridad a cadenas industriales. Monterrey: CAINTRA; 2024.
56. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. Acciones de coordinación en materia de seguridad del autotransporte. México: SICT; 2023.
57. Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana. Conferencias de prensa e informes sobre resultados en seguridad carretera. México: SSPC; 2022-2024.
58. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. Regulación y supervisión del autotransporte federal. México: SICT; 2023.
59. Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM. Análisis del marco jurídico de la seguridad pública: vacíos normativos sectoriales. México: IIJ-UNAM; 2023.
60. Centro de Estudios de Derecho e Investigaciones Parlamentarias, Cámara de Diputados. Análisis sobre legislación de seguridad pública y vías generales de comunicación. México: CEDIP; 2023.
61. Cámara Nacional del Autotransporte de Carga. Agenda legislativa del sector autotransporte 2024. México: CANACAR; 2024.
62. Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo. Demandas de seguridad del transporte de pasajeros. México: CANAPAT; 2023.
63. Fuentes documentales sobre protestas de transportistas en el Bajío, Guanajuato-Querétaro, septiembre de 2023.
64. Fuentes documentales sobre movilizaciones de transportistas en Puebla por inseguridad en autopista México-Puebla, 2022-2024.
65. Fuentes documentales sobre cierres de casetas y protestas de transportistas en Veracruz, 2023.
66. Fuentes documentales sobre bloqueos de productores y transportistas en Michoacán por extorsión, 2023.
67. Fuentes documentales sobre protestas de transportistas en Tamaulipas por asaltos en corredores fronterizos, 2022-2023.
68. Fuentes documentales sobre movilizaciones de transportistas en Chiapas, Oaxaca, Guanajuato y San Luis Potosí, 2024.
69. Cámara Nacional del Autotransporte de Carga. Estudio sobre déficit y escasez de operadores de autotransporte en México. México: CANACAR; 2024.
70. Asociación Nacional del Transporte Privado. Diagnóstico sobre escasez de operadores y factores de abandono del oficio. México: ANTP; 2023.
71. Centro de Estudios de las Finanzas Públicas, Cámara de Diputados. Análisis del impacto de costos logísticos en precios al consumidor. México: CEFP; 2023.
72. Secretaría de Salud / Comisión Federal para la Protección contra Riesgos Sanitarios. Reportes sobre interrupciones en distribución de medicamentos por inseguridad en transporte. México: COFEPRIS; 2023.
73. Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural. Reportes sobre afectaciones al sector agropecuario por inseguridad y bloqueos carreteros. México: SADER; 2023.
74. Consejo Nacional Agropecuario. Impacto de la inseguridad carretera en el sector agroalimentario mexicano. México: CNA; 2023.
75. Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros. Estadísticas de siniestralidad en seguros de transporte de carga. México: AMIS; 2024.
76. Asociación Nacional de Empresas de Rastreo y Protección Vehicular. Análisis de costos de seguridad en el autotransporte. México: ANERPV; 2023.
77. Instituto Mexicano para la Competitividad. Índice de competitividad estatal: componentes de seguridad y logística. México: IMCO; 2023.
78. Consejo Nacional de la Industria Maquiladora y Manufacturera de Exportación. Retos logísticos y de seguridad para el nearshoring en México. México: INDEX; 2023.
79. Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Diario Oficial de la Federación, 22 de diciembre de 1993; última reforma publicada el 14 de noviembre de 2025.
80. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Artículo 73, fracción XVII. Diario Oficial de la Federación, 5 de febrero de 1917; última reforma publicada el 2 de junio de 2026.
81. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Artículo 73, fracción XXIII. Diario Oficial de la Federación, 5 de febrero de 1917; última reforma publicada el 2 de junio de 2026.
82. Tena Ramírez F. Derecho constitucional mexicano. 40a ed. México: Porrúa; 2012.

CÁMARA DE DIPUTADOS
LXVI LEGISLATURA
SOBERANÍA Y JUSTICIA SOCIAL

Secretario de Servicios Parlamentarios: Hugo Christian Rosas de Léon; **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