

INICIATIVA QUE ADICIONA UN ARTÍCULO 46 BIS A LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, Y REFORMA Y ADICIONA EL ARTÍCULO 27 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, EN MATERIA DE UN SERVICIO EFICIENTE Y DE CALIDAD PARA LAS PERSONAS PASAJERAS, SUSCRITA POR LOS DIPUTADOS ALFONSO RAMÍREZ CUÉLLAR, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA Y CLAUDIA GABRIELA SALAS RODRÍGUEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO

Quienes suscriben, Alfonso Ramírez Cuéllar y Claudia Gabriela Salas Rodríguez, integrantes de los Grupos Parlamentarios de Morena y de Movimiento Ciudadano, respectivamente, en la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someten a consideración de esta asamblea **iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona un artículo 46 Bis a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, y reforma y adiciona el artículo 27 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de un servicio eficiente y de calidad para las personas pasajeras**, al tenor de la siguiente.

Exposición de Motivos

El autotransporte de pasajeros es un sector clave en la movilidad de millones de mexicanos y mexicanas, ya que proporciona un medio de transporte accesible y económico a lo largo y ancho del país. Sin embargo, las crecientes preocupaciones sobre la seguridad de quienes lo usan, particularmente en relación con las desapariciones forzadas y otros delitos asociados al transporte, exigen la implantación de medidas preventivas que garanticen la seguridad de las pasajeras y los pasajeros y la trazabilidad de quienes utilizan estos servicios. Este sector, que conecta a grandes urbes con localidades rurales, juega un papel esencial en la cohesión social y económica del país, pero su vulnerabilidad actual compromete la confianza de las ciudadanas y los ciudadanos.

Contexto nacional del autotransporte de pasajeros

En México, el sistema de autotransporte de pasajeros es uno de los más utilizados, especialmente para viajes largos y rutas interurbanas.

Según datos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), operan 4 mil 242 empresas de transporte, con 71 mil 562 vehículos en circulación que cubren rutas nacionales. Estas cifras reflejan la importancia del transporte terrestre en el día tras día de millones de mexicanos.¹

Tipo de empresa	Estrato en unidades	Número de empresas	%	Número de vehículos	%
Hombre Camión	1 a 5	3,155	74.4	5,678	7.9
Pequeña	6 a 30	669	15.8	9,153	12.8
Mediana	31 a 100	285	6.7	15,919	22.3
Grande	más de 100	133	3.1	40,812	57.0
Total		4,242	100	71,562	100

Fuente: Elaboración propia con datos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

La relación de terminales de autotransporte, según la SICT asciende a 976 terminales en toda la república. La tabla siguiente muestra la relación de terminales por entidad federativa:²

SIL

Relación de terminales por entidad federativa				
	Entidad federativa	Terminal central	Terminal individual	Total de terminales
1	Aguascalientes	1	2	3
2	Baja California	10	26	36
3	Baja California Sur	5	11	16
4	Campeche	3	9	12
5	Chihuahua	8	18	26
6	Chiapas	21	20	41
7	Coahuila	8	11	19
8	Colima	2	0	2
9	Ciudad de México	8	6	14
10	Durango	4	6	10
11	Estado de México	24	31	55
12	Guerrero	11	24	35
13	Guanajuato	19	10	29
14	Hidalgo	16	15	31
15	Jalisco	26	40	66
16	Michoacán	16	13	29
17	Morelos	9	18	27
18	Nuevo León	9	13	22
19	Nayarit	11	21	32
20	Oaxaca	14	73	87
21	Puebla	31	48	79
22	Quintana Roo	4	8	12
23	Querétaro	6	1	7
24	San Luis Potosí	12	11	23
25	Sinaloa	12	22	34
26	Sonora	8	21	29
27	Tabasco	6	8	14
28	Tamaulipas	21	9	30
29	Tlaxcala	7	14	21
30	Veracruz	36	71	107
31	Yucatán	4	9	13
32	Zacatecas	7	8	15
	TOTAL	379	597	976

Fuente: Elaboración propia con datos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

Se estima que millones de personas pasajeras utilizan el servicio de autobuses en México, siendo uno de los medios más accesibles y frecuentes para viajar dentro del país, especialmente en rutas de larga distancia. El volumen de personas que se desplazan en autotransporte está distribuido en diversas rutas, que incluyen destinos desde los grandes centros urbanos hasta localidades rurales. Cada año, las estadísticas muestran un aumento en el número de personas usuarias, por lo que la seguridad en estos medios de transporte debe ser una prioridad.³

Pasajeros transportados y pasajeros-km por modalidad de servicio		
Modalidad del servicio	Demanda atendida pasajeros* (miles)	Tráfico pasajeros-km* (miles)
De lujo	50,941	8,360,433
Económico	2,248,737	302,108,091
Ejecutivo	32,806	5,379,416
Mixto	20,432	1,833,313
Primera	719,028	119,934,420
Transportación terrestre de pasajeros de y hacia puertos y aeropuertos	31,756	1,739,778
Total nacional	3,103,700	439,355,451

*Cifras estimadas

Fuente: Elaboración propia con datos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

Problemática específica

Nuestro país ha experimentado una transformación que ha reducido los delitos de alto impacto; sin embargo, han surgido nuevos factores que ponen en riesgo a los sectores más vulnerables de la población. Uno de ellos es la falta de oportunidades laborales, que obliga a muchas personas a migrar en busca de mejores condiciones de vida.

Como consecuencia, la desaparición de personas ha aumentado en diversas entidades de la República Mexicana, especialmente en las terminales de autobuses. Existen registros de familiares y amigos que salen de estos lugares con rumbo a sus trabajos, pero después no se vuelve a tener noticias sobre su paradero.

Caso: Nueva Central Camionera de San Pedro Tlaquepaque, Jalisco

La Nueva Central Camionera de San Pedro Tlaquepaque, reconocida como la estación de autobuses foráneos más grande de Jalisco, es un punto clave para la movilidad estatal y nacional. Aunque muchas personas la asocian con la ciudad de Guadalajara, su ubicación corresponde al municipio de San Pedro Tlaquepaque.

Este espacio, que recibe diariamente a miles de personas usuarias provenientes de diferentes partes del país, ha sido históricamente un núcleo de actividad económica y de conectividad esencial para la región.

Sin embargo, en los últimos años, la central ha sido objeto de preocupación debido al alarmante incremento de incidentes relacionados con la seguridad. Entre junio y diciembre de este año, se reportaron al menos 67 fichas de persona desaparecidas, con una marcada prevalencia de hombres jóvenes entre las víctimas.⁴

Las investigaciones apuntan a la participación de grupos delictivos que operan en la zona, aprovechándose de la vulnerabilidad de los viajeros. Algunas de las tácticas identificadas incluyen el uso de ofertas de empleo falsas para atraer a personas con el objetivo de reclutarlas para actividades ilícitas.

Esta situación no sólo compromete la seguridad de las personas usuarias, sino que afecta directamente la percepción de confianza en el autotransporte de pasajeros, un servicio esencial para la región.

La inseguridad en la nueva central camionera no sólo pone en riesgo la vida y la integridad de las ciudadanas y los ciudadanos, sino que también genera un efecto negativo en el tejido social y económico del municipio. Esta Central debe ser un espacio de tránsito seguro para las personas usuarias; no obstante, la actual situación desalienta a viajeros y afecta el comercio local.

La imagen de San Pedro Tlaquepaque también se afecta, dificultando los esfuerzos para promoverlo como un municipio turístico y dinámico. Además, este problema profundiza las brechas de desigualdad, ya que las principales víctimas de estas desapariciones son personas provenientes de contextos económicos vulnerables, lo que perpetúa ciclos de marginación y violencia estructural.

Datos del Registro Nacional de Personas Desaparecidas y no Localizadas

Conforme a estadísticas actualizadas del Registro Nacional de Personas Desaparecidas y no Localizadas,⁵ proporcionadas por la Comisión Nacional de Búsqueda, desde 1952 que fue el año de registro de la primera persona desaparecida hasta 2025, se muestra conforme a gráficas expuestas, que hay 349 mil 732 personas desaparecidas, no localizadas y localizadas, de las que se han localizado 226 mil 608 personas, 17 mil 635 personas localizadas sin vida y 208 mil 973 personas localizadas con vida; 121 mil 844 personas desaparecidas y no localizadas, 112 mil 815 personas desaparecidas, 10 mil 309 personas no localizadas.

Aunado a ello, se piensa que el sector más vulnerable en dicha problemática son las mujeres, pero conforme los datos que nos muestran han sido 94 mil 580 los hombres desaparecidos, en contraste de las 28 mil 109 mujeres desaparecidas y 435 personas desaparecidas sin género determinado.⁶

Resulta necesario visibilizar que cerca de 6 mil 117 personas extranjeras han desaparecido o no han sido localizadas. Y un poco más de 20 mil 165 han desaparecido o no han sido localizadas, sin establecer una correlación con su nacionalidad.⁷

Por todo lo anterior, debe crearse una base de datos con el fin de que se fortalezca la seguridad y la organización en este sector, el cual es clave para la movilidad nacional, por lo que se propone una adición a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, la cual tiene como objetivo establecer un mecanismo efectivo para poder identificar a las personas usuarias del autotransporte de pasajeros, de modo que, en caso de una emergencia o incidente, se pueda contar con una base de datos confiable y conforme lo estipule la ley en la materia, que permita la localización y el seguimiento de las personas involucradas. Además, servirá para desincentivar el uso de autobuses para actividades ilícitas, como el tráfico de personas, ya que los pasajeros deberán identificarse formalmente.

Con relación al párrafo que antecede, es de suma importancia y urgencia implementar medidas y acciones que ayuden a proteger y disminuir la desaparición de personas, ya que es una problemática en demasía preocupante que deja una herida sumamente dolorosa en las familias y por ende en la sociedad.

Estas desapariciones, ocurridas en inmediaciones o durante trayectos hacia la central, evidencian la necesidad de medidas más rigurosas para proteger a los pasajeros y aunque las autoridades han implementado ciertos esfuerzos para mitigar estos riesgos, la falta de controles adecuados sobre la identidad de los pasajeros en rutas de largo recorrido sigue siendo un punto vulnerable.

Objetivo de la iniciativa

La presente iniciativa tiene como objetivo establecer que los permisionarios deberán requerir a las personas pasajeras, en el momento de la compra del boleto, la presentación de información, documentación y datos personales necesarios para su identificación. Esto incluirá la creación de una base de datos confiable que permita la localización y el seguimiento de las personas en caso de emergencia o incidente. Además, se busca desincentivar el uso de autobuses para actividades ilícitas como el tráfico de personas.

Beneficios de la iniciativa

La implantación de estas medidas traerá los siguientes beneficios:

- 1. Prevención de delitos y desapariciones:** La obligación de presentar identificación oficial disminuirá el riesgo de desapariciones sin rastro en el sistema de transporte.
- 2. Mayor transparencia y control:** Los permisionarios podrán llevar un control más riguroso sobre los pasajeros, facilitando la creación de bases de datos.
- 3. Desincentivar el uso ilegal del transporte:** Dificultará el uso de autobuses para actividades como la trata de personas o el traslado de delincuentes.
- 4. Colaboración mejorada:** Fomentará una mejor cooperación entre las autoridades, operadores y empresas de transporte para responder ante incidentes de seguridad.

Esta modificación fortalecerá la seguridad de los pasajeros, fomentará la confianza en el sistema de transporte y contribuirá a la disminución de delitos y desapariciones.

Además, las bases de datos facilitarán la acción inmediata en casos de emergencia, protegiendo tanto a los pasajeros como al sector en general. Se espera que estas acciones también mejoren la percepción pública de la calidad del servicio, al asociarlo con un entorno más seguro y organizado.

La seguridad en el transporte público es una responsabilidad compartida entre autoridades, operadores y usuarios. La obligación de presentar identificación oficial es un paso esencial para garantizar un sistema más seguro y confiable. Esta medida contribuirá significativamente a reducir los delitos y a proteger a los sectores más vulnerables de nuestra sociedad.

Al adoptar estas medidas, se logrará un transporte digno, seguro y eficiente, acorde a las necesidades actuales de la población y los desafíos que enfrenta el país.

Cuadro comparativo

Para ilustrar de mejor manera la propuesta, se presenta el siguiente cuadro comparativo:

Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal



Ley vigente	Texto propuesto
<p style="text-align: center;">TÍTULO TERCERO</p> <p style="text-align: center;">DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO II</p> <p style="text-align: center;">DEL AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS</p> <p>(Sin correlativo)</p>	<p style="text-align: center;">TÍTULO TERCERO</p> <p style="text-align: center;">DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO II</p> <p style="text-align: center;">DEL AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS</p> <p>Artículo 46 Bis. - Los permisionarios están obligados a proporcionar un servicio eficiente y de calidad a las personas pasajeras.</p> <p>Para garantizar lo anterior, deben respetar y cumplir cuando menos lo siguiente:</p> <p>I. Requerir a las personas pasajeras, en el momento de la compra del boleto, la presentación de información, documentación y datos personales necesarios para su identificación, garantizando el cumplimiento de la normativa en</p>

	<p>materia de protección de datos personales;</p> <p>II. Requerir la identidad de las personas pasajeras mediante la solicitud y revisión de documentos oficiales de identificación al momento del abordaje;</p> <p>III. Establecer mecanismos para verificar el abordaje y descenso de cada persona en la unidad de la línea de autotransporte con la finalidad de garantizar un traslado más seguro y controlado;</p> <p>IV. Establecer mecanismos y procedimientos que garanticen el cumplimiento de las normas de seguridad aplicables, incluyendo la prevención de actos ilícitos, y</p> <p>V. Proporcionar al Sistema de Información territorial y Urbano, la información completa y oportuna de la base de datos de todas las pasajeras que ocuparon el servicio de autotransporte, con la finalidad</p>
	<p>de unificar la información de su paradero y destino.</p>

La incorporación del artículo 46 Bis a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal representa un avance significativo en la regulación del servicio de transporte de pasajeros al establecer obligaciones específicas para los permisionarios. Esta disposición busca garantizar un servicio eficiente, seguro y de calidad mediante la implementación de medidas normativas claras y orientadas a fortalecer la seguridad y el control del autotransporte de pasajeros.

Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Ley vigente	Texto propuesto
<p style="text-align: center;">CAPÍTULO IV</p> <p style="text-align: center;">Sistema de Información Territorial y Urbano</p> <p style="text-align: center;">Sección Primera</p> <p style="text-align: center;">Movilidad y Seguridad Vial dentro del Sistema de Información Territorial y Urbano</p> <p>Artículo 27.- ...</p> <p>...</p> <p>...</p>	<p style="text-align: center;">CAPÍTULO IV</p> <p style="text-align: center;">Sistema de Información Territorial y Urbano</p> <p style="text-align: center;">Sección Primera</p> <p style="text-align: center;">Movilidad y Seguridad Vial dentro del Sistema de Información Territorial y Urbano</p> <p>Artículo 27.- ...</p> <p>...</p> <p>...</p>
<p>...</p> <p>El Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial estará conformado por una base de datos integrada por la información que proporcionen las autoridades federales, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales, en el ámbito de sus competencias, de conformidad con esta Ley y demás disposiciones que al efecto se emitan.</p> <p>...</p>	<p>...</p> <p>El Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial estará conformado por una base de datos integrada por la información que proporcionen las autoridades federales, las entidades federativas, los municipios, las demarcaciones territoriales y los permisionarios de autotransporte de pasajeros, en el ámbito de sus competencias, de conformidad con esta Ley y demás disposiciones que al efecto se emitan.</p> <p>...</p>

La reforma al párrafo quinto del artículo 27 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial fortalecerá el control y la protección de los datos de las pasajeras, evitando que los permisionarios tengan un control absoluto de la base de datos. Esta medida reducirá el riesgo de un uso indebido de la información y limitará la posibilidad de que grupos delictivos accedan a ella.

Además, la reforma establece la obligación de que los permisionarios transfieran toda la información al Sistema de Información Territorial y Urbano, que opera conforme a los lineamientos de la Ley Federal de Protección de Datos Personales en Posesión de los Particulares. De esta manera, se garantiza un manejo más seguro y transparente de los datos, previniendo posibles actos de corrupción y protegiendo la privacidad de las personas usuarias del transporte.

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

Decreto

Primero. Se **adiciona** el artículo 46 Bis a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

Título Tercero Del Autotransporte Federal

Capítulo II Del Autotransporte de Pasajeros

Artículo 46 Bis. Los permisionarios están obligados a proporcionar un servicio eficiente y de calidad a las personas pasajeras.

Para garantizar lo anterior deben respetar y cumplir cuando menos lo siguiente:

I. Requerir a las personas pasajeras, en el momento de la compra del boleto, la presentación de información, documentación y datos personales necesarios para su identificación, garantizando el cumplimiento de la normativa en materia de protección de datos personales;

II. Requerir la identidad de las personas pasajeras mediante la solicitud y revisión de documentos oficiales de identificación al momento del abordaje;

III. Establecer mecanismos para verificar el abordaje y descenso de cada persona en la unidad de la línea de autotransporte, con la finalidad de garantizar un traslado más seguro y controlado;

IV. Establecer mecanismos y procedimientos que garanticen el cumplimiento de las normas de seguridad aplicables, incluyendo la prevención de actos ilícitos.

V. Proporcionar al Sistema de Información territorial y Urbano, la información completa y oportuna de la base de datos de todas las pasajeras que ocuparon el servicio de autotransporte, con la finalidad de unificar la información de su paradero y destino.

Segundo. Se **reforma y adiciona** el párrafo quinto del artículo 27 de la Ley General de Movilidad y Seguridad vial, para quedar como sigue:

Capítulo IV Sistema de Información Territorial y Urbano

Sección Primera Movilidad y Seguridad Vial dentro del Sistema de Información Territorial y Urbano

Artículo 27. ...

...

...

...

El Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial estará formado por una base de datos integrada por la información que proporcionen las autoridades federales, las entidades federativas, los municipios, las demarcaciones territoriales **y las empresas de autotransporte de pasajeros**, en el ámbito de sus competencias, de conformidad con esta Ley y demás disposiciones que al efecto se emitan.

...

Transitorios

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

Segundo. A partir de la entrada en vigor del presente decreto no se destinarán más recursos económicos de los establecidos en el Presupuesto de Egresos de la Federación.

Tercero. Los Congresos locales deberán armonizar su legislación en un plazo no mayor a 90 días naturales a partir de la publicación del presente decreto.

Notas

1 Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (2023), Estadística Básica 2023, <https://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/estadistica/2023/>

2 Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (2023), Relación de Terminales Autorizadas, https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/Terminales/RELACION_D_TERMINALES_AUTORIZADAS_2023_PLATAFORMA_DE_LA_SICT_.pdf

3 Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (2023), Estadística Básica del Autotransporte Federal de 2023, https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/EST_BASICA/EST_BASICA_2023/Estad%ADstica_B%Alsica_del_Autotransporte_Federal_2023.pdf

4 Denuncian desaparición de jóvenes que fueron citados a falsas entrevistas de trabajo en Tlaquepaque [video], 25 de febrero de 2025. YouTube, <https://www.youtube.com/watch?v=ZKo0EiDP8zM>

5 Comisión Nacional de Búsqueda de Personas (sin fecha). Registro Nacional de Personas Desaparecidas o no Localizadas. Secretaría de Gobernación, <https://versionpublicarnpdno.segob.gob.mx/Dashboard/ContextoGeneral>

6 Comisión Nacional de Búsqueda (2024), Versión estadística Rnpdno, <https://versionpublicarnpdno.segob.gob.mx/Dashboard/ContextoGeneral>, 16 de diciembre de 2024.

7 Ídem.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 19 de marzo de 2025.

Diputados: Alfonso Ramírez Cuéllar, Claudia Gabriela Salas Rodríguez (rúbricas).

SIL