

INICIATIVA DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL Y DE LA LEY DE LA GUARDIA NACIONAL, EN MATERIA CREACIÓN DE UNA UNIDAD ESPECIALIZADA DE SEGURIDAD EN CARRETERAS

El suscrito, Francisco Javier Borrego Adame, diputado de la LXVI Legislatura integrante del Grupo Parlamentario de Morena, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, y 72, inciso h), de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en los artículos 6, numeral 1, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta a consideración de esta soberanía, iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman los artículos 1 y 5 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, artículo 29 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y artículo 9 de la Ley de la Guardia Nacional, en materia creación de una Unidad Especializada de Seguridad en Carreteras al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La presente iniciativa de reforma legislativa tiene como propósito fundamental fortalecer la seguridad en las carreteras federales de México, mediante la creación de una Unidad Especializada de Seguridad en Carreteras dentro de la estructura de la Guardia Nacional. Esta propuesta surge de la imperante necesidad de garantizar la integridad de las personas y los bienes que transitan por las vías generales de comunicación del país, así como de optimizar la respuesta institucional frente a la incidencia delictiva que afecta a este sector vital para la economía nacional. Se busca aprovechar las capacidades de inteligencia e investigación de la Guardia Nacional, para establecer un esquema de seguridad más amplio, eficiente y con mayor respaldo ciudadano.

La Red Carretera Nacional constituye la infraestructura fundamental sobre la cual descansa la vitalidad económica, la cohesión social y el progreso continuo de México. Más que un simple conjunto de vías de asfalto, este sistema representa el sistema circulatorio del país, permitiendo el flujo ininterrumpido y esencial de bienes, materias primas y personas a lo largo y ancho de un territorio vasto y diverso. Su función primordial es conectar con eficacia los centros de producción agrícola, industrial y manufacturera con los mercados de consumo locales, nacionales e internacionales, asegurando que los productos esenciales y los servicios fundamentales lleguen a cada uno de los hogares mexicanos. Es a través de esta compleja y extensa red que la prosperidad compartida se distribuye, tal y como lo ha establecido el gobierno de la Presidenta, transportando desde los alimentos frescos y nutritivos que sustentan a nuestras familias hasta los bienes de consumo que dinamizan el comercio, sin olvidar la indispensable paquetería derivada del explosivo crecimiento del comercio electrónico.

En una era donde la inmediatez de las telecomunicaciones y la virtualidad de la economía digital parecen dominar el discurso contemporáneo, la función de la infraestructura física no solo se mantiene firme, sino que su importancia estratégica se acrecienta día con día. Es precisamente a través de estas vías tangibles que se materializa el traslado indispensable de las mercancías que sustentan nuestra vida diaria y nuestra economía. Este fenómeno confirma una verdad irrefutable: a pesar de los avances tecnológicos más disruptivos, la columna vertebral del comercio, la distribución y la integración nacional sigue siendo, hoy más que nunca, la carretera.

Para comprender la magnitud del desafío y la oportunidad, es esencial analizar la composición de la Red Carretera Nacional. Según datos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), la red está constituida por la siguiente configuración:

- 51,311 km de Carreteras federales: Estas son las arterias primarias del país, administradas directamente por el gobierno federal y que conectan las principales ciudades, puertos y fronteras. Su conservación y capacidad son críticas para el tráfico de larga distancia.
- 104,040 km de Carreteras estatales: Estas vías complementan la red federal, facilitando la conexión interestatal y el acceso a regiones y polos de desarrollo económico dentro de cada entidad federativa.
- 11,174 km de Carreteras de cuota: Operadas en su mayoría por CAPIUFE, representan una alternativa de alta velocidad y mayor eficiencia para el autotransporte de carga y pasajeros, con 1,356 plazas de cobro que financian su mantenimiento y operación.
- 24,185 km de Otros tipos de carreteras: Esta categoría incluye vías municipales y caminos particulares, esenciales para la llamada "última milla", conectando zonas rurales y comunidades remotas con las redes troncales.

En total, México cuenta con aproximadamente 190,710 kilómetros de infraestructura carretera. Esta cifra, si bien es significativa, debe analizarse en contexto. Comparado con países de similar desarrollo económico y extensión territorial, México muestra una densidad carretera (km de carretera por km² de territorio) que aún está por debajo de los estándares ideales, lo que subraya la necesidad de una inversión continua y estratégica.

En este ecosistema, el autotransporte de carga se posiciona como el auténtico motor de la actividad económica nacional. Es el modo de transporte dominante, responsable de movilizar aproximadamente el 84% de la mercancía terrestre y más del 50% del valor total del comercio exterior de México. Esta supremacía no es casual; ofrece una flexibilidad, capilaridad y rentabilidad que otros modos, como el ferroviario, no pueden igualar para una gran variedad de productos y destinos.

La eficiencia operativa de este sector, por lo tanto, no puede ser vista como una preocupación marginal o exclusiva de los transportistas. Por el contrario, su fluidez y predictibilidad son factores determinantes que inciden directamente en:

1. La competitividad global de las empresas mexicanas: Costos logísticos bajos y tiempos de entrega confiables son un incentivo crucial para la inversión y la exportación.
2. La estabilidad de los precios al consumidor final: Las ineficiencias en el transporte se traducen invariablemente en incrementos de costos que son trasladados a los productos en los anaqueles.
3. La resiliencia de las cadenas de suministro nacionales: Una red ágil puede absorber y adaptarse mejor a interrupciones, como las experimentadas durante la pandemia.

Cualquier interrupción, cuello de botella o retraso significativo en el flujo de mercancías por carretera tiene un efecto cascada: incremento de los costos operativos (combustible, mantenimiento, horas-hombre), retrasos en los procesos de producción y distribución, merma en la capacidad de respuesta a la demanda y, en última instancia, un impacto negativo y tangible en el bienestar colectivo y el crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB).

El corazón del problema reside en la brecha existente entre la planificación logística teórica y la realidad operativa en el asfalto. La planificación, indispensable para una gestión empresarial eficiente y la toma de decisiones estratégicas, se ha basado tradicionalmente en la estimación de tiempos de traslado esperados. Estos modelos se construyen a partir de variables objetivas y aparentemente confiables: la distancia precisa de la ruta, las velocidades promedio permitidas en cada segmento vial, las características geográficas del terreno y el tipo de infraestructura carretera involucrada (libre o de cuota).

Sin embargo, esta planificación idealizada choca frontalmente con la realidad cotidiana que enfrentan los operadores de carga. Factores no considerados en los modelos tradicionales generan una discrepancia crítica que nulifica la predictibilidad logística. Entre estos factores destacan:

- Congestionamiento vial crónico: En accesos a grandes metrópolis como la Ciudad de México, Monterrey o Guadalajara.
- Condiciones variables del pavimento: Baches, obras de mantenimiento imprevistas y reducción de carriles.
- Procedimientos administrativos y aduanales: Tiempos de espera en puntos de inspección federal, que pueden ser excesivos.
- Factores climáticos y de orografía: Niebla en las sierras, lluvias torrenciales que provocan deslaves, etc.
- Accidentes viales: La falta de una respuesta ágil para despejar incidentes genera embotellamientos de horas.

Esta discordancia no es un mero inconveniente operativo; representa uno de los desafíos más significativos para la productividad nacional. Sus repercusiones son multifacéticas y de alto costo:

- Incremento desmedido de costos: Mayor consumo de combustible, desgaste acelerado de vehículos y multas por retrasos en entregas.
- Disminución de la productividad: Los conductores y sus unidades pasan horas improductivas atascados en el tráfico.
- Incumplimiento de compromisos comerciales: Dañando la reputación de las empresas y generando penalizaciones contractuales.
- Obstaculización de modelos de producción modernos: La filosofía de producción "justo a tiempo" (JIT) se vuelve inviable sin predictibilidad.

- Incremento de riesgos de seguridad vial: La fatiga de los operadores y la frustración por los retrasos pueden llevar a un aumento de conductas de riesgo.
- Afectación a servicios de emergencia: Ambulancias, bomberos y patrullas ven severamente obstaculizada su capacidad de respuesta.

La seguridad en las carreteras federales de México representa un desafío crítico que impacta directamente en la economía, el comercio y la calidad de vida de la ciudadanía. La incidencia delictiva, particularmente el robo de transporte de carga y de vehículos particulares, así como la percepción de inseguridad, persisten como problemas significativos. A pesar de los esfuerzos, la fragmentación de responsabilidades y la falta de una estrategia integral y especializada han limitado la efectividad de las acciones de seguridad en estas vías vitales para el país.

Las encuestas nacionales de seguridad pública del INEGI, como la Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU)¹ y la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE)², reflejan una preocupación constante de la población.

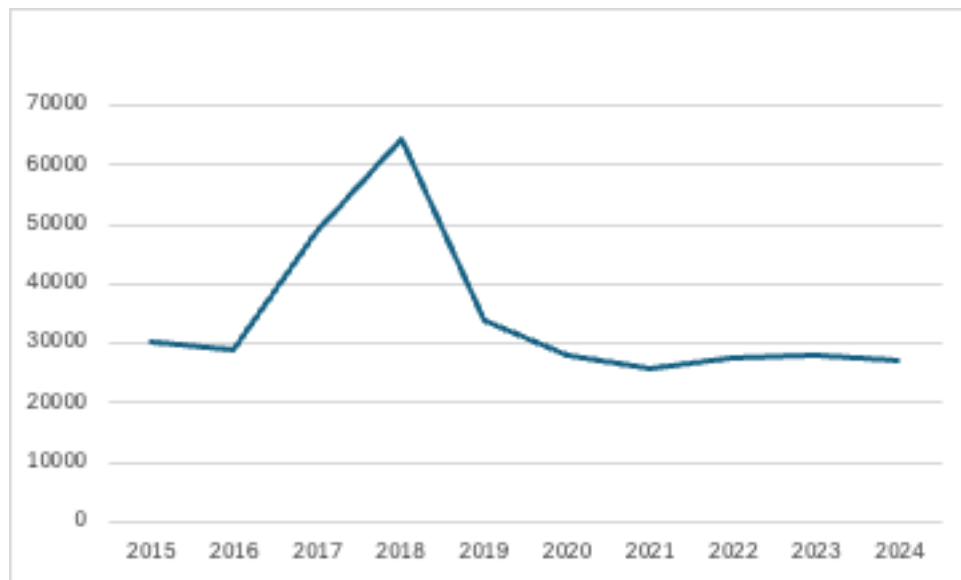
Sin embargo, la ENVIPE 2025 destaca un activo crucial: la Guardia Nacional goza de un alto nivel de confianza ciudadana (80.6%), superando significativamente a otras corporaciones policiales. Además, la percepción de corrupción hacia la Guardia Nacional (30.6%) es considerablemente menor en comparación con otras fuerzas de seguridad. [2] Esta legitimidad social es un pilar fundamental para cualquier estrategia de seguridad exitosa.

El robo de unidades de transporte es uno de los delitos de mayor impacto en las carreteras federales. El Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad

¹ https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/ensu/doc/ensu2025_junio_presentacion_ejecutiva.pdf

² https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/envipe/2025/doc/envipe2025_presentacion_nacional.pdf

Pública (SESNSP) reporta cifras alarmantes de robo de vehículos automotores. Por ejemplo, en 2023 se registraron 137,386 unidades robadas a nivel nacional, y hasta agosto de 2025, la cifra ya alcanzaba las 78,282 unidades³.



Es particularmente preocupante la modalidad con violencia, que representa una proporción significativa de estos delitos, poniendo en riesgo la vida y la integridad física de los conductores y pasajeros. El robo de motocicletas también ha mostrado una tendencia creciente, lo que sugiere la necesidad de una vigilancia y respuesta adaptadas a diferentes tipos de vehículos y modus operandi delictivos⁴.

La seguridad en carreteras requiere un enfoque especializado debido a sus características únicas:

³ https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/1020324/CNSP-Unidades_robadas_2015-2025_ago25.pdf

⁴ ídem

Extensión y Diversidad Geográfica: Las carreteras federales atraviesan diversas geografías, desde zonas urbanas hasta rurales y remotas, cada una con sus propios desafíos de seguridad.

Delitos Específicos: Predominan delitos como el robo de transporte de carga, asaltos a vehículos particulares, secuestro exprés y tráfico de mercancías ilícitas, que requieren tácticas y conocimientos específicos para su prevención y combate.

Flujo Constante de Personas y Mercancías: Las carreteras son arterias vitales para el movimiento de personas y bienes, lo que las convierte en objetivos atractivos para la delincuencia organizada y común.

Jurisdicción Federal: La naturaleza federal de estas vías exige una fuerza con atribuciones y capacidades para operar en todo el territorio nacional.

La Guardia Nacional es la institución idónea para albergar esta unidad especializada por las siguientes razones:

Capacidades de Inteligencia e Investigación: A diferencia de modelos anteriores, la Guardia Nacional cuenta con elementos y facultades para realizar labores de inteligencia y investigación criminal, lo que permitiría desarticular redes delictivas y no solo reaccionar a los incidentes. Esto incluye el uso de tecnología avanzada para el monitoreo y seguimiento de actividades ilícitas.

Coordinación Interinstitucional: La Guardia Nacional tiene la capacidad de coordinarse eficazmente con otras fuerzas de seguridad federales, estatales y municipales, así como con las fiscalías, para una respuesta integral y un intercambio de información oportuno.

Formación y Disciplina Militar: La formación y disciplina de sus elementos, provenientes en gran medida de las fuerzas armadas, proporcionan un marco de operación robusto y una capacidad de despliegue rápido y efectivo.

Confianza Ciudadana: Como se mencionó, la alta confianza de la población en la Guardia Nacional facilitaría la colaboración ciudadana y la legitimidad de sus acciones en las carreteras.

Marco Legal Amplio: La Ley de la Guardia Nacional ya le confiere amplias facultades en materia de seguridad pública, que pueden ser adaptadas y especializadas para el ámbito carretero.

La creación de la Guardia Nacional (GN) en México no fue un hecho aislado o improvisado, sino la culminación orgánica de una prolongada y profunda crisis de seguridad pública que puso en evidencia las severas limitaciones del modelo policial tradicional del país. Este colapso se venía gestando durante décadas, pero se intensificó y volvió crítico especialmente a partir de 2006, con el inicio de la denominada "Guerra contra el narcotráfico". Dicho conflicto se caracterizó por una violencia generalizada que elevó las tasas de homicidio a niveles históricos, altos niveles de impunidad que rondaban, según estimaciones de organizaciones como México Evalúa, por encima del 90% para muchos delitos, y una infiltración sistemática y corrosiva del crimen organizado en las estructuras de las corporaciones policiales municipales y estatales. La fragmentación del sistema era extrema: existían más de 1,800 cuerpos policiales municipales, muchos de ellos con recursos insuficientes, entrenamiento deficiente y salarios bajos, lo que los convertía en vulnerables a la cooptación por parte del crimen. Instituciones federales que en su momento se proyectaron como una solución, como la Policía Federal Preventiva (PFP), se vieron recurrentemente cuestionadas por escándalos de corrupción, abusos a los derechos humanos y falta de eficacia, lo que erosionó por completo la confianza ciudadana.

Este contexto generó un consenso amplio entre analistas, sector privado y organismos de la sociedad civil sobre la necesidad imperante de crear una policía nacional de carácter civil, profesional y con un mando único. El objetivo era claro: superar la fragmentación institucional, unificar protocolos y estándares, y construir una institución con la solidez suficiente para resistir los embates de la delincuencia organizada. Sin embargo, la ineficacia crónica de las instituciones civiles existentes llevó a una dependencia cada vez mayor y estructural de las Fuerzas Armadas, específicamente de la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA) y la Secretaría de Marina (SEMAR), para desempeñar tareas fundamentalmente policiales y de seguridad pública. Esta militarización de facto de la seguridad se convirtió en una situación excepcional, pero prolongada, que era ampliamente vista como no deseable a largo plazo para un Estado democrático, máxime que operaba en un vacío jurídico precario, sin un sustento legal robusto que delimitara con claridad sus facultades y mecanismos de rendición de cuentas frente a la ciudadanía. La gota que derramó el vaso fueron eventos trágicos como la desaparición forzada de los 43 estudiantes de Ayotzinapa en 2014, que evidenció de manera dramática la colusión entre autoridades municipales y el crimen organizado, así como las limitaciones de las instituciones federales.

La respuesta institucional a esta crisis multidimensional fue la reforma constitucional publicada en el Diario Oficial de la Federación el 26 de marzo de 2019, la cual redefinió el modelo de seguridad al crear la Guardia Nacional. En el artículo 21 constitucional se estableció de manera explícita que esta nueva institución sería "de carácter civil, disciplinada y profesional". Su diseño inicial contemplaba una integración híbrida y transitoria. Se formó mediante la absorción de elementos depurados de la extinta Policía Federal, con aportaciones del Estado Mayor Presidencial, y con un proceso masivo de nuevas contrataciones. La filosofía operativa subyacente era combinar la disciplina y la estructura logística castrense con una formación renovada y rigurosa en derechos humanos, control de la fuerza y procedimientos policiales civiles. Se buscó tomar lo mejor de ambos mundos para

crear una institución nueva, libre de los vicios del pasado. En esta fase inicial, la GN se adscribió a la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana (SSPC), bajo un mando civil.

En 2022, se promovió y aprobó una nueva modificación al Artículo 21 constitucional, que estableció que la Guardia Nacional pasaría a formar parte orgánica de la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA). El texto constitucional precisó que la GN se organizaría de manera análoga a las Fuerzas Armadas, adoptando sus elementos de mando, disciplina, escalafón y carrera castrenses, aunque manteniendo, de manera nominal, su carácter de institución de seguridad pública "de carácter civil". Este cambio paradigmático en la naturaleza de la institución no fue caprichoso, sino que respondió a una evaluación pragmática de varios factores. Por un lado, la SEDENA posee una estructura, una disciplina y una solidez institucional probadas, que garantizarían la permanencia y el fortalecimiento de la Guardia Nacional a medio y largo plazo. Se busca evitar que la nueva institución se contamine por los mismos flagelos de corrupción e infiltración que habían diezmando a las policías civiles precedentes. Por otro lado, es innegable que la Defensa Nacional cuenta con una infraestructura, un equipamiento, una red de cuarteles y sistemas de inteligencia y logística ya desplegados a lo largo y ancho del territorio nacional, lo que permite sostener operativamente a la GN de una manera mucho más eficiente y acelerada de lo que podría haber logrado la SSPC, una secretaría joven, con menos recursos heredados y una capacidad de despliegue limitada. El proceso de despliegue y capacitación bajo el mando civil había demostrado ser notablemente lento, y la SEDENA es la única institución con la capacidad para formar y desplegar decenas de miles de elementos en un tiempo récord.

Para evaluar el desempeño operativo de la Guardia Nacional, es necesario analizar los informes trimestrales que, por mandato legal, rinde ante el Senado de la República. Dichos documentos han dado cuenta de un significativo y rápido incremento en su despliegue operativo. Por ejemplo, entre 2019 y 2023, su plantilla

creció de aproximadamente 30,000 a más de 120,000 elementos. El parque vehicular se incrementó en miles de unidades, se establecieron cientos de nuevas bases operativas mixtas (con Sedena y GN) en puntos estratégicos del país, y se reportó la realización de cientos de miles de operativos conjuntos que resultaron en centenares de miles de detenciones por diversos delitos. Las autoridades han señalado una correlación entre el despliegue territorial de la GN y la reducción de indicadores de delitos de alto impacto, como el homicidio doloso y el secuestro, en regiones específicas como algunas entidades del norte y del pacífico mexicano, donde la violencia estaba particularmente concentrada.

Finalmente, la percepción ciudadana sobre esta nueva institución, capturada de manera sistemática por la Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU) del INEGI, ha sido mixta y evolutiva, aunque con tendencias notablemente más positivas en comparación con otras corporaciones. La GN consistentemente obtiene niveles de confianza y una percepción de efectividad que, si bien son moderados, superan de manera significativa a los de las policías estatales y municipales. Mientras que la confianza en las policías locales suele rondar entre el 30% y 40%, la Guardia Nacional ha logrado posicionarse con niveles de aprobación que, en diversas ediciones de la ENSU, han superado el 50% e incluso se han acercado al 60%. Esto sugiere que, a pesar del debate sobre su naturaleza civil-militar, una parte considerable de la población la percibe como una institución más confiable, profesional y efectiva que las opciones policiales previas, lo que refleja tanto los logros operativos de la corporación como la profunda desconfianza preexistente hacia los cuerpos de seguridad tradicionales.

La iniciativa de reforma buscará modificar la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y la Ley de la Guardia Nacional.

Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

Se propone ampliar el objeto de la ley para incluir explícitamente la seguridad pública en las vías generales de comunicación, reconociendo la necesidad de una intervención coordinada para garantizar la protección de los usuarios y la prevención del delito, en virtud de ello se propone modificar el artículo primero de la ley.

Es necesario establecer que la seguridad pública y el combate al delito en carreteras son de jurisdicción federal por lo que se integra a la Secretaria de la Defensa Nacional y a la Guardia Nacional como actores clave en la administración de estas vías, reconociendo sus atribuciones en materia de seguridad, en este tenor es necesario establecer la obligación de coordinación entre las instancias mencionadas, formalizando la colaboración interinstitucional para la seguridad carretera y el flujo de información, lo cual es esencial para una estrategia integral.

Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal	
Texto Vigente	Propuesta de Modificación
Artículo 1o. La presente Ley tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes a que se refieren las fracciones I y V del Artículo siguiente, los cuales constituyen vías generales de comunicación; así como los servicios de autotransporte federal que en ellos operan, sus servicios auxiliares y el tránsito en dichas vías.	Artículo 1o. La presente Ley tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes a que se refieren las fracciones I y V del Artículo siguiente, los cuales constituyen vías generales de comunicación; así como los servicios de autotransporte federal que en ellos operan, sus servicios auxiliares, el tránsito en dichas vías y la seguridad pública en las mismas, en coordinación con la Guardia Nacional y demás autoridades competentes.
Artículo 5o. Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con los caminos, puentes, así como el tránsito y los servicios de autotransporte federal que	Artículo 5o. Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con los caminos, puentes, así como el tránsito y los servicios de autotransporte federal que en ellos operan y sus servicios

<p>en ellos operan y sus servicios auxiliares.</p> <p>Corresponden a la Secretaría, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la Administración Pública Federal las siguientes atribuciones:</p> <p>I. a III. ...</p> <p>IV. Vigilar, verificar e inspeccionar que los caminos y puentes, así como los servicios de autotransporte y sus servicios auxiliares, cumplan con los aspectos técnicos y normativos correspondientes;</p> <p>V. a VI. ...</p> <p>VII. Derogada</p>	<p>auxiliares, incluyendo la seguridad pública y la prevención y combate de delitos en estas vías.</p> <p>Corresponden a la Secretaría, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la Administración Pública Federal, incluyendo a la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana y a la Guardia Nacional, las siguientes atribuciones:</p> <p>I. a III. ...</p> <p>IV. Vigilar, verificar e inspeccionar que los caminos y puentes, así como los servicios de autotransporte y sus servicios auxiliares, cumplan con los aspectos técnicos y normativos correspondientes, sin perjuicio de las facultades de vigilancia y supervisión en materia de seguridad pública que corresponden a la Guardia Nacional;</p> <p>V. a VI. ...</p> <p>VII. Coordinarse con la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana y la Guardia Nacional para la implementación de políticas, programas y operativos de seguridad pública en las vías generales de comunicación, así como para el intercambio de información relevante para la prevención y combate de delitos.</p>
---	--

A efecto de armonizarlas funciones de coordinación entre la SICT, la Defensa Nacional y la Guardia Nacional, es fundamental para dotar de sustento legal a la creación de la Unidad Especializada de Seguridad en Carreteras dentro de la estructura de la Secretaría de la Defensa Nacional, a través de la Guardia Nacional. Al incluirla explícitamente en las atribuciones de la Secretaría, se garantiza el marco institucional para su operación, asignación de recursos y coordinación con otras dependencias, como la SICT, para una gestión integral de la seguridad en las vías federales. Esto refuerza la capacidad de la Guardia Nacional para ejercer funciones de seguridad pública con un enfoque especializado en el ámbito carretero, aprovechando sus facultades de inteligencia e investigación para un combate más efectivo a la delincuencia.

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal	
Texto Vigente	Texto propuesto
<p>Artículo 29.- A la Secretaría de la Defensa Nacional, corresponde el despacho de los siguientes asuntos:</p> <p>XXIV.- Respecto a la Guardia Nacional, como Fuerza de Seguridad Pública, a la Secretaría de la Defensa Nacional, le corresponde:</p> <p>a) Supervisar las operaciones que realice la Guardia Nacional, para la ejecución de la Estrategia Nacional de Seguridad Pública;</p> <p>b) Verificar el correcto cumplimiento de los fines, atribuciones y obligaciones de la Guardia Nacional; así como, las responsabilidades de su titular, y</p> <p>c) Establecer coordinación con el Centro Nacional de Inteligencia y el Centro Nacional de Información, para generar, compartir y obtener información en materia de seguridad</p>	<p>Artículo 29.- A la Secretaría de la Defensa Nacional, corresponde el despacho de los siguientes asuntos:</p> <p>XXIV.- Respecto a la Guardia Nacional, como Fuerza de Seguridad Pública, a la Secretaría de la Defensa Nacional, le corresponde:</p> <p>a) Supervisar las operaciones que realice la Guardia Nacional, para la ejecución de la Estrategia Nacional de Seguridad Pública;</p> <p>b) Verificar el correcto cumplimiento de los fines, atribuciones y obligaciones de la Guardia Nacional; así como, las responsabilidades de su titular, y</p> <p>c) Establecer coordinación con el Centro Nacional de Inteligencia y el Centro Nacional de Información, para generar, compartir y obtener información en materia de seguridad</p>

pública, que contribuya a restablecer el orden y la paz social, y	pública, que contribuya a restablecer el orden y la paz social, y
Sin correlativo	d) Establecer, organizar y operar, a través de la Guardia Nacional, una Unidad Especializada de Seguridad en Carreteras, con atribuciones específicas para la prevención, investigación y combate de delitos en las vías generales de comunicación, así como para la vigilancia, supervisión y regulación del tránsito en el ámbito de su competencia, en coordinación con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y demás autoridades federales, estatales y municipales.

Ley de la Guardia Nacional

Para dotar de certeza jurídica es necesario reformar la Ley de la Guardia Nacional para ampliar y especificar las atribuciones de la misma en carreteras federales, incluyendo explícitamente la vigilancia, supervisión y regulación del tránsito, así como la prevención, investigación y combate de delitos. Esto es crucial para formalizar la creación de una unidad especializada que aborde de manera integral la seguridad carretera, aprovechando las capacidades de inteligencia e investigación de la Guardia Nacional y estableciendo la coordinación necesaria con la SICT, al establecer en ley la creación de la unidad se garantiza se dote de recursos a esta división. La mención de tecnologías de inteligencia y sistemas de monitoreo subraya el enfoque moderno y robusto que se busca para esta unidad, diferenciándola de modelos anteriores y maximizando la efectividad de sus operaciones.

A efecto de armonizar la presente ley con las reformas a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y

asegurar una coordinación efectiva y permanente con todas las autoridades relevantes es necesario establecer la facultade de coordinación considerando que la seguridad en carreteras es un esfuerzo multidisciplinario que requiere la colaboración estrecha entre las diferentes instancias para garantizar una respuesta rápida y eficiente, así como una estrategia preventiva basada en el intercambio de información y la inteligencia compartida.

Ley de la Guardia Nacional	
Texto Vigente	Texto propuesto
<p>Artículo 9. La Guardia Nacional tendrá las atribuciones y obligaciones siguientes:</p> <p>I. ...</p> <p>II. ...</p> <p>a) Las zonas fronterizas y en la tierra firme de los litorales, la parte perteneciente al país de los pasos y puentes limítrofes, aduanas, recintos fiscales, con excepción de los marítimos, secciones aduaneras, garitas, puntos de revisión aduaneros, los centros de supervisión y control migratorio, las carreteras federales, las vías férreas, los aeropuertos, el espacio aéreo y los medios de transporte que operen en las vías generales de comunicación, así como sus servicios auxiliares;</p> <p>b) a f). ...</p> <p>III. a XXXI. ...</p> <p>Sin correlativo</p>	<p>Artículo 9. La Guardia Nacional tendrá las atribuciones y obligaciones siguientes:</p> <p>I. ...</p> <p>II. ...</p> <p>a Las zonas fronterizas y en la tierra firme de los litorales, la parte perteneciente al país de los pasos y puentes limítrofes, aduanas, recintos fiscales, con excepción de los marítimos, secciones aduaneras, garitas, puntos de revisión aduaneros, los centros de supervisión y control migratorio, las carreteras federales, incluyendo la vigilancia, supervisión y regulación del tránsito en el ámbito de su competencia y en coordinación con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, así como la prevención, investigación y combate de delitos específicos en estas vías, las vías férreas, los aeropuertos, el espacio aéreo y los medios de transporte que operen en las vías generales de comunicación, así como sus servicios auxiliares;</p> <p>b) a f). ...</p> <p>III. a XXXI. ...</p> <p>XXXI bis. Establecer mecanismos permanentes de coordinación y colaboración con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y</p>

<p>XXXII a XXXV. ... Sin correlativo</p> <p>XXXVI. a XLIV. ...</p>	<p>Transportes, las fiscalías federales y estatales, y las autoridades de seguridad pública de los tres órdenes de gobierno, para el intercambio de información, la planeación de operativos conjuntos y la atención integral de incidentes en las carreteras federales.</p> <p>XXXII. a XXXV. ...</p> <p>XXXV bis. Operar una Unidad Especializada de Seguridad en Carreteras, con la estructura, personal, equipamiento y capacitación necesarios para el cumplimiento de sus atribuciones en las vías generales de comunicación, incluyendo el uso de tecnologías de inteligencia y sistemas de monitoreo avanzados para la prevención y reacción ante hechos delictivos.</p> <p>XXXVI. a XLIV. ...</p>
--	--

La creación de una Unidad Especializada de Seguridad en Carreteras dentro de la Guardia Nacional es una medida estratégica y necesaria para enfrentar los desafíos de seguridad en las vías federales de México. Basada en la alta confianza ciudadana en la institución y sus robustas capacidades de inteligencia e investigación, esta unidad ofrecería una respuesta más efectiva y coordinada a la delincuencia, mejorando la percepción de seguridad y protegiendo a los usuarios de las carreteras. Las reformas propuestas a las leyes existentes son esenciales para proporcionar el marco legal y operativo que permita a esta unidad cumplir plenamente con su misión.

Por las razones expuestas, se comete a consideración de esta soberanía a la siguiente, iniciativa con proyecto de Decreto por el que se reforman los artículos 1, primer y segundo párrafo y fracciones IV y VII del artículo 5, de la Ley de Caminos,

Puentes y Autotransporte Federal; Se adiciona un inciso d) a la fracción XXIV del artículo 29 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; se reforma el inciso a) de la fracción III y se adicionan las fracciones XXXI bis y XXXV bis del artículo 9 de la Ley de la Guardia Nacional.

ARTÍCULO PRIMERO. - Se reforman los artículos 1, primer y segundo párrafo y fracciones IV y VII del artículo 5, de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 1o. La presente Ley tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes a que se refieren las fracciones I y V del Artículo siguiente, los cuales constituyen vías generales de comunicación; así como los servicios de autotransporte federal que en ellos operan, sus servicios auxiliares, el tránsito en dichas vías **y la seguridad pública en las mismas, en coordinación con la Guardia Nacional y demás autoridades competentes.**

Artículo 5o. Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con los caminos, puentes, así como el tránsito y los servicios de autotransporte federal que en ellos operan y sus servicios auxiliares, **incluyendo la seguridad pública y la prevención y combate de delitos en estas vías.**

Corresponden a la Secretaría, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la Administración Pública Federal, **incluyendo a la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana y a la Guardia Nacional**, las siguientes atribuciones:

I. a III. ...

IV. Vigilar, verificar e inspeccionar que los caminos y puentes, así como los servicios de autotransporte y sus servicios auxiliares, cumplan con los aspectos técnicos y

normativos correspondientes, **sin perjuicio de las facultades de vigilancia y supervisión en materia de seguridad pública que corresponden a la Guardia Nacional;**

V. a VI. ...

VII. Coordinarse con la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana y la Guardia Nacional para la implementación de políticas, programas y operativos de seguridad pública en las vías generales de comunicación, así como para el intercambio de información relevante para la prevención y combate de delitos.

ARTÍCULO SEGUNDO. - Se adiciona un inciso d) a la fracción XXIV del artículo 29 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, para quedar como sigue:

Artículo 29.- ...

XXIV.- ...

a) a c). ...

d) Establecer, organizar y operar, a través de la Guardia Nacional, una Unidad Especializada de Seguridad en Carreteras, con atribuciones específicas para la prevención, investigación y combate de delitos en las vías generales de comunicación, así como para la vigilancia, supervisión y regulación del tránsito en el ámbito de su competencia, en coordinación con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y demás autoridades federales, estatales y municipales.

ARTÍCULO TERCERO. - Se reforma el inciso a) de la fracción III y se adicionan las fracciones XXXI bis y XXXV bis del artículo 9 de la Ley de la Guardia Nacional, para quedar como sigue:

Artículo 9. La Guardia Nacional tendrá las atribuciones y obligaciones siguientes:

I. ...

II. ...

a) Las zonas fronterizas y en la tierra firme de los litorales, la parte perteneciente al país de los pasos y puentes limítrofes, aduanas, recintos fiscales, con excepción de los marítimos, secciones aduaneras, garitas, puntos de revisión aduaneros, los centros de supervisión y control migratorio, las carreteras federales, **incluyendo la vigilancia, supervisión y regulación del tránsito en el ámbito de su competencia y en coordinación con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, así como la prevención, investigación y combate de delitos específicos en estas vías**, las vías férreas, los aeropuertos, el espacio aéreo y los medios de transporte que operen en las vías generales de comunicación, así como sus servicios auxiliares;

b) a f). ...

III. a XXXI. ...

XXXI bis. Establecer mecanismos permanentes de coordinación y colaboración con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, las fiscalías federales y estatales, y las autoridades de seguridad pública de los tres órdenes de gobierno, para el intercambio de información, la planeación de operativos conjuntos y la atención integral de incidentes en las carreteras federales.

XXXII. a XXXV. ...

XXXV bis. Operar una Unidad Especializada de Seguridad en Carreteras, con la estructura, personal, equipamiento y capacitación necesarios para el cumplimiento de sus atribuciones en las vías generales de comunicación, incluyendo el uso de tecnologías de inteligencia y sistemas de monitoreo avanzados para la prevención y reacción ante hechos delictivos.

XXXVI. a XLIV. ...

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor a los ciento ochenta días naturales siguientes al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO. - Se derogan todas aquellas disposiciones que se opongan en lo dispuesto en el presente Decreto.

TERCERO. – La persona Titular del Ejecutivo Federal deberá expedir las adecuaciones correspondientes a los reglamentos interiores de las dependencias y entidades, así como expedir el de la Secretaría de Movilidad, en un plazo no mayor de 180 días, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto.

CUARTO.- Las erogaciones que se generen con motivo de la entrada en vigor de este Decreto se cubrirán con cargo al presupuesto de las respectivas dependencias y entidades, por lo que no se autorizarán recursos adicionales para tal efecto durante el ejercicio fiscal 2026.

Palacio Legislativo de San Lázaro a 6 de octubre de 2025

Suscribe

DIP. FRANCISCO JAVIER BORREGO ADAME

Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, LXVI Legislatura**Junta de Coordinación Política**

Diputados: Ricardo Monreal Ávila, presidente; José Elías Lixa Abimerhi, PAN; Carlos Alberto Puente Salas, PVEM; Reginaldo Sandoval Flores, PT; Rubén Ignacio Moreira Valdez, PRI; Ivonne Aracely Ortega Pacheco, MOVIMIENTO CIUDADANO.

Mesa Directiva

Diputados: Kenia López Rabadán, presidenta; vicepresidentes, Sergio Carlos Gutiérrez Luna, MORENA; Paulina Rubio Fernández, PAN; Raúl Bolaños-Cacho Cué, PVEM; secretarios, Julieta Villalpando Riquelme, MORENA; Alan Sahir Márquez Becerra, PAN; Nayeli Arlen Fernández Cruz, PVEM; Magdalena del Socorro Núñez Monreal, PT; Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel, PRI; Laura Irais Ballesteros Mancilla, MOVIMIENTO CIUDADANO.

Secretaría General**Secretaría de Servicios Parlamentarios****Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados**

Director: Juan Luis Concheiro Bórquez, **Edición:** Casimiro Femat Saldívar, Ricardo Águila Sánchez, Antonio Mariscal Pioquinto.

Apoyo Documental: Dirección General de Proceso Legislativo. **Domicilio:** Avenida Congreso de la Unión, número 66, edificio E, cuarto nivel, Palacio Legislativo de San Lázaro, colonia El Parque, CP 15969. Teléfono: 5036 0000, extensión 54046. **Dirección electrónica:** <http://gaceta.diputados.gob.mx/>