

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A LA SNSP, A LA SICT Y A LA GN A FORTALECER LAS ACCIONES DE SEGURIDAD Y PREVENCIÓN DEL DELITO EN LAS CARRETERAS FEDERALES DEL PAÍS, A CARGO DEL DIPUTADO ALAN SAHIR MÁRQUEZ BECERRA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

El que suscribe, diputado Alan Sahir Márquez Becerra, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 58, 59 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, somete a consideración de esta honorable asamblea la presente proposición con punto de acuerdo por el que se solicita al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

Las carreteras federales de nuestro país representan uno de los principales motores de desarrollo económico y social. Por ellas transitan diariamente millones de personas, bienes, servicios y productos esenciales que sostienen las cadenas de suministro, el comercio exterior, la agricultura y la industria nacional. Sin embargo, en los últimos años, dichas vías han enfrentado una creciente problemática de inseguridad, derivada del aumento de robos al transporte de carga, asaltos a viajeros, extorsiones y otros delitos que vulneran la integridad de la población y la competitividad del país.

El artículo 21 párrafo noveno, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que la seguridad pública es una función a cargo de la Federación, las entidades federativas y los municipios, cuyo objetivo es salvaguardar la integridad y los derechos de las personas, así como preservar las libertades, el orden, la paz pública, y la seguridad. Actuando mediante los principios de legalidad, objetividad, eficiencia, profesionalismo y honradez. Por lo que la seguridad es un derecho fundamental del Estado mexicano. Sin embargo, se han registrado modalidades delictivas que vulneran este derecho, como lo es el secuestro virtual y la extorsión cometidos en carreteras; fenómenos que combinan elementos tecnológicos con condiciones de inseguridad territorial, generando un escenario de alto riesgo para transportistas, viajeros, turistas y comerciantes.

En el mismo sentido, la extorsión en carreteras, conocida también como “extorsión vial” o “cobro de piso móvil”, se ha convertido en una práctica recurrente en rutas estratégicas de transporte nacional, afectando a conductores particulares, empresas de logística, productores agrícolas y transportistas de carga. En diversos tramos carreteros, principalmente federales. Se han detectado como retenes ilegales, falsos operativos, amenazas armadas y cobro de dinero a cambio de permitir la libre circulación. Estas acciones repercuten no solo en la integridad de las personas, sino también en la economía en cadenas de suministro, empresas, productores y trabajadores independientes.

Para las víctimas, la incertidumbre, la intimidación, la desinformación y la ausencia de puntos seguros en carretera generan un estado de vulnerabilidad total, lo que favorece el éxito de estas conductas ilícitas. Frente a este panorama, se requiere fortalecer los operativos para prevenir y combatir el secuestro virtual y la extorsión en carreteras, mediante políticas de seguridad integral, instalación de corredores seguros, tecnología de

emergencia, vigilancia digital, capacitación para cuerpos de seguridad y difusión de protocolos de actuación para usuarios de las vías federales.

Por su parte, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal señala que corresponde a la autoridad federal garantizar las condiciones de seguridad en la infraestructura carretera del país, tanto física como operativa.

Empero, en la Ley General del Sistema Nacional de Seguridad Pública tiene por objeto establecer el marco legal para la integración, organización y funcionamiento del sistema de seguridad pública en México, así como la distribución de competencias, coordinación y cooperación entre la Federación, las entidades federativas y los municipios. A la Federación le corresponde proponer la Estrategia Nacional de Seguridad Pública, formular programas y políticas, coordinar la investigación de delitos en su ámbito, supervisar el uso de los fondos de ayuda federal, administrar el sistema de información nacional, entre otras atribuciones. Asimismo, a las entidades federativas y municipios se les asignan funciones de implementación local, policía preventiva, investigación, colaboración con la Federación y ejecución de los programas estatales y locales.

Pese a lo anterior, diversos sectores del autotransporte, organizaciones empresariales, cámaras industriales y usuarios frecuentes han manifestado su preocupación por el incremento del riesgo en carreteras, especialmente en los corredores logísticos estratégicos como México-Querétaro, Puebla-Veracruz, Salamanca-Querétaro, Manzanillo-Lázaro Cárdenas y otras rutas de actividad comercial. Esta situación no solo afecta la movilidad y seguridad de las personas, sino que genera pérdidas económicas, inhibe la inversión y pone en riesgo el abasto nacional.

En múltiples ocasiones, la Guardia Nacional ha anunciado operativos focalizados; no obstante, estos esfuerzos han resultado insuficientes ante la sofisticación del delito carretero, el cual opera con inteligencia, tecnología y estructuras criminales organizadas. Es indispensable transitar hacia un modelo integral de seguridad carretera, que contemple estrategias preventivas, sistemas de videovigilancia, tecnología de rastreo, presencia permanente en las rutas de mayor riesgo, así como mecanismos de denuncia y reacción inmediata.

Informes y monitoreos del sector de seguridad muestran que el robo al autotransporte de carga es un problema de gran magnitud durante 2024, el cual creció en comparación de 2023, en un 9.15 por ciento. Compañías dedicadas al monitoreo de cargas como la "A 127", estimó que ocurrieron alrededor de 15,937 robos al transporte de carga a nivel nacional, lo que representó en pérdidas millonarias para empresas y cadenas de suministro. Además, los estados que presentaron mayor incidencia delictiva en 2024 fueron el Estado de México, con 25 por ciento; Puebla, con 21 por ciento y San Luis Potosí, con 12 por ciento.

Para el 2025, el robo al transporte de carga se intensificó en el primer trimestre de 2025, concentrándose en 10 estados, principalmente en el centro del país, como lo son Estado de México, Puebla, Guanajuato, Jalisco, Hidalgo, Querétaro, San Luis Potosí, Michoacán, Tlaxcala. Sumando el 41 por ciento del total nacional.

Derivado de lo anterior, los expertos de Overhaul, líder global en gestión de riesgos en la cadena de suministro, mencionan que entre las mejores prácticas se encuentra la creación de una cultura de seguridad dentro de las organizaciones, donde la atención y el cumplimiento de los protocolos son tan importantes como la puntualidad en las entregas. Además, la combinación de tecnologías accesibles, como el GPS, las cámaras de vigilancia, los sensores y las alertas de ruta, contribuye a reducir las oportunidades de robo y a obtener pruebas para la recuperación y sanción. Lo anterior, muestra que el fenómeno está altamente concentrado en un número reducido de entidades y corredores, en el que se identifica que las regiones Centro y Bajío, concentran la mayor parte de la actividad delictiva contra carga. Lo que equivale aproximadamente a 87 por ciento de robos de carga, concentrados en diez entidades prioritarias. Esto explica por qué tramos logísticos como los que conectan el Bajío, el corredor México–Querétaro, y los accesos a puertos y centros industriales son especialmente críticos. Por lo que la identificación concreta de estos estados permite priorizar tramos y diseñar operativos focalizados.

Por otra parte, cifras del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) muestran información sobre el número de accidentes de tránsito terrestre registrados por los gobiernos municipales, así como el total de víctimas muertas en el lugar del accidente y heridas con lesiones leves y/o graves. En 2024, el número de víctimas muertas en territorio nacional fue de 4,656; frente a 85,980 víctimas heridas.

Además, la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana (SSPS), muestra los accidentes carreteros por estado, de enero a marzo de 2024, siendo los siguientes:



SEGURIDAD

SECRETARIA DE SEGURIDAD
Y PROTECCIÓN CIUDADANA



GN

GUARDIA
NACIONAL

Accidentes carreteros por estado Enero-Marzo de 2024*

VERACRUZ	355
PUEBLA	283
JALISCO	174
ZACATECAS	169
TAMAULIPAS	167
SINALOA	166
GUANAJUATO	161

42%

BAJA CALIFORNIA	155
TABASCO	150
NUEVO LEON	113
CHIAPAS	108
SONORA	107
QUINTANA ROO	103
AGUASCALIENTES	102
DURANGO	100
CHIHUAHUA	93
QUERETARO	89
HIDALGO	86
GUERRERO	85
CAMPECHE	84
ESTADO DE MEXICO	84

41%

TLAXCALA	72
MICHOACAN	68
NAYARIT	67
YUCATAN	64
MORELOS	63
COAHUILA	63
SAN LUIS POTOSI	62
CIUDAD DE MEXICO	47
COLIMA	41
BAJA CALIFORNIA SUR	25
OAXACA	13

17%

Total = 3,519

- De 161 a 355 07 estados (42% de los accidentes)
- De 81 a 160 14 estados (41% de los accidentes)
- De 0 a 80 11 estados (17% de los accidentes)

* Datos de enero a marzo 2024

2

Fuente: Información estadística de prevención de accidentes en carreteras federales.

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/922819/Enero-marzo_de_2024.pdf

Por consiguiente, los accidentes asociados a carreteras federales y vías interurbanas; reportan registros relevantes de incidentes en carreteras y puentes federales que derivan en lesionados, pérdidas humanas y materiales. Escenario que exige intervenciones tanto preventivas como de respuesta. Además, en los diagnósticos de política pública nacional, se subraya que los accidentes de tránsito ocupan un lugar destacado entre las causas de muerte a escala nacional. Estos hechos obligan a integrar la seguridad vial y la seguridad pública como capas simultáneas de la política carretera.

Las causas del problema son múltiples y requieren respuesta integral:

- Presencia limitada y discontinua de vigilancia en tramos largos;
- Carencia de sistemas interoperables de monitoreo;
- Rutas de alta exposición donde la iluminación, señalización y áreas seguras para descanso son insuficientes;
- Práctica de “puntos ciegos” donde la reacción institucional es tardía; y

- La sofisticación creciente de las bandas criminales (uso de logística, rotación de zonas, células móviles). A pesar de operativos focalizados de la Guardia Nacional y acciones aisladas, los datos muestran que el delito persiste y se concentra, lo que requiere mayor coordinación entre autoridades federales y estatales.

Por lo anterior, resulta urgente transitar a un modelo integral de seguridad carretera que combine:

- Diagnóstico y priorización de tramos con base en datos oficiales;
- Despliegue permanente y coordinado de fuerzas en todos los corredores, con énfasis en los críticos;
- Inversión en infraestructura tecnológica interoperable (arcos, lectores, cámaras con reconocimiento, geolocalización de flotas y C5/C4 conectados);
- Protocolos homologados de reacción inmediata y guardias mixtas con participación del sector logístico;
- Medidas preventivas viales (mejor iluminación, áreas seguras y señalamiento) y campañas de prevención en el consumo de alcohol; y
- Mecanismos de denuncia y protección a conductores y transportistas para reducir la impunidad y acelerar la respuesta. Estas medidas permitirán reducir tanto la incidencia delictiva como la siniestralidad vial, proteger vidas y reducir pérdidas económicas.

Por lo tanto, esta proposición con punto de acuerdo va acorde con la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042 (ENAMOV), la cual es el instrumento rector a nivel nacional que establece la política pública de largo plazo para garantizar una movilidad segura, sostenible, accesible, eficiente y con enfoque de derechos humanos en México. El cual tiene como objetivo transformar la movilidad en el país para reducir muertes y lesiones por hechos de tránsito, mejorar la calidad de vida y asegurar el acceso equitativo al transporte, priorizando a las personas en situación de vulnerabilidad. Por lo anterior, se tiene que reforzar estrategias en objetivos cuantificables, como la reducción de muertes y lesiones, planificando de forma integrada, segura y sostenible, las políticas en los tres órdenes de gobierno. Igualmente, reconoce la urgencia de fortalecer un enfoque de movilidad segura, basado en reducción de riesgos, infraestructura vial adecuada, monitoreo de puntos peligrosos y coordinación permanente entre autoridades federales, estatales y municipales. La seguridad en carreteras es parte esencial de estos objetivos nacionales de mediano y largo plazo.

Garantizar la seguridad en las carreteras es un deber constitucional del Estado mexicano y una demanda legítima de los sectores productivos, sociales y ciudadanos. Es indispensable actuar con firmeza y oportunidad para proteger la vida de las personas, asegurar la movilidad y fortalecer la infraestructura estratégica de nuestro país. Por ende, se requiere garantizar que transitar por el territorio nacional no represente un riesgo para la vida, la

libertad, el patrimonio y la dignidad de las personas. Cada kilómetro de carretera debe representar una ruta de desarrollo, no un camino de temor.

Por estas consideraciones, se presenta esta proposición con punto de acuerdo, para que se fortalezcan de manera coordinada las acciones de seguridad y prevención del delito en las carreteras federales, priorizando los tramos de mayor riesgo, los corredores logísticos y las regiones con mayores índices de violencia.

Por lo antes fundado y motivado, me permito someter a esta honorable asamblea la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Único.- La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente al Sistema Nacional de Seguridad Pública (SNSP), a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), y a la Guardia Nacional (GN), para fortalecer las acciones de seguridad y prevención del delito en las carreteras federales del país, a:

- 1.- Fortalecer e implementar estrategias integrales de seguridad y prevención del delito en las carreteras federales del país, particularmente en aquellos tramos catalogados con alto índice delictivo.
- 2.- Incrementar la presencia operativa, la vigilancia permanente, así como los sistemas de monitoreo y reacción inmediata para proteger a los vehículos particulares, transporte público y autotransporte de carga en la red carretera nacional.
- 3.- Impulsar proyectos de infraestructura tecnológica, como arcos inteligentes, cámaras de vigilancia, sistemas de geolocalización y equipamiento preventivo, a fin de mejorar la seguridad vial en los corredores estratégicos del país.
- 4.- Generar un sistema de protección carretero que contemple mecanismos de prevención del delito, fortalecimiento de las capacidades tecnológicas de las autoridades, atención a víctimas, colaboración interinstitucional y regulación específica para combatir cualquier tipo de delito en carreteras.
- 5.- Implementar recomendaciones para viajar de manera segura por la red de carreteras, así como medidas preventivas e información sobre números de emergencia en casos de secuestro virtual, extorsión o cualquier delito que se pueda cometer.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 17 de diciembre de 2025.

Diputado Alan Sahir Márquez Becerra (rúbrica)