

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA TITULAR DEL PODER EJECUTIVO FEDERAL A SUSPENDER Y DEJAR SIN EFECTOS LA APLICACIÓN DEL DECRETO PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 10 DE ABRIL DE 2026, MEDIANTE EL CUAL SE MODIFICA LA HABILITACIÓN DEL PUERTO DE LORETO PARA CONVERTIRLO EN PUERTO DE CABOTAJE Y ALTURA, HASTA EN TANTO NO SE CUMPLAN PLENAMENTE LOS SIGUIENTES REQUISITOS DE LEGALIDAD, LEGITIMIDAD Y SUSTENTABILIDAD, A CARGO DEL DIPUTADO FRANCISCO PELAYO COVARRUBIAS Y SUSCRITA POR LAS Y LOS DIPUTADOS DEL GRUPO PARLAMENTARIO PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

El suscrito, Francisco Pelayo Covarrubias, diputado federal de la LXVI Legislatura e integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional con fundamento en el artículo 78, fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; artículos 58, 59 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, y demás legislaciones aplicables, somete a consideración del pleno de la Comisión Permanente, la siguiente proposición con punto de acuerdo con base en las siguientes:

CONSIDERACIONES

El Parque Nacional Bahía de Loreto es un Área Natural Protegida desde el 19 de julio de 1996, fecha en la que fue decretado como Parque Marino Nacional. Posteriormente, en el año 2000, fue ratificado bajo la categoría de Parque Nacional. Este importante ecosistema abarca una superficie de más de 206 mil hectáreas en Baja California Sur, integrando islas, manglares, dunas costeras y una vasta riqueza marina.

Su relevancia trasciende el ámbito nacional, al haber sido reconocido en 2004 como sitio Ramsar, por la importancia de sus humedales, y en 2005 como Patrimonio Natural de la Humanidad por la UNESCO, al formar parte del sistema de islas y áreas protegidas del Golfo de California.

El reciente decreto del Ejecutivo Federal del **10 de abril de 2026**, mediante el cual se otorga a Loreto la categoría de puerto de altura y cabotaje representa, en el papel, una oportunidad para detonar el desarrollo económico de la región.

Sin embargo, es fundamental señalar que **el desarrollo portuario no puede ni debe entenderse como un acto aislado**, sino como parte de una estrategia integral que contemple infraestructura, sostenibilidad, competitividad y, sobre todo, el bienestar de la población local.

Hoy, Loreto enfrenta retos estructurales que hacen inviable, en las condiciones actuales, la operación eficiente y sostenible de un puerto de altura, entre los que destacan:

- Limitaciones en el acceso y disponibilidad de agua potable;
- Infraestructura carretera insuficiente para soportar un incremento en la movilidad;
- Capacidad turística limitada frente a esquemas de turismo masivo;
- Falta de incentivos fiscales que permitan competir con otros destinos;
- Riesgos de desplazamiento poblacional por presión inmobiliaria y económica;
- Vulnerabilidad ambiental en una de las regiones marinas más importantes del país, como lo es el Golfo de California.

El problema no es el puerto, el problema es pretender implementarlo sin resolver primero las condiciones estructurales del territorio.

El derecho al agua, garantizar el agua no es un tema accesorio: es el límite real del desarrollo. En Loreto, la disponibilidad de agua depende casi exclusivamente de acuíferos sobreexplotados y de baja recarga, en una de las regiones más áridas del país. Cada nuevo desarrollo turístico o incremento poblacional compite directamente con el agua de las familias.

El ejemplo y la experiencia nos llevan a destinos turísticos como Los Cabos que han tenido que recurrir a:

- Plantas desalinizadoras costosas
- Tandeos de agua
- Conflictos por distribución

Sin planeación hídrica previa, el crecimiento no solo es inviable: es socialmente explosivo.

Infraestructura carretera, un puerto de altura sin conectividad terrestre suficiente no funciona, ya que necesitaría muchos insumos de producción y funcionamiento.

El tramo carretero de la Carretera Transpeninsular (México 1) que conecta a Loreto es:

- De dos carriles en la mayoría de su extensión
- Con tramos sinuosos y de alta siniestralidad

Baja California Sur registra históricamente altas tasas de accidentes carreteros por km, debido a:

- Geografía compleja

- Infraestructura limitada

Un solo crucero puede generar traslados simultáneos de 1,000 a 2,000 personas en tours terrestres en pocas horas.

El Problema estructural de Loreto es la infraestructura actual está diseñada para solo un flujo local y turismo moderado, y no para turismo masivo, logística portuaria y transporte intensivo perdiendo competitividad antes de empezar.

Competitividad fiscal

El tema fiscal es determinante en turismo.

- IVA en México: 16%
- Regiones fronterizas tienen IVA reducido al 8%
- Destinos internacionales competidores (Caribe, Centroamérica) operan con:
 1. incentivos fiscales
 2. subsidios al turismo
 3. menores cargas impositivas.

Sin estímulos fiscales, un puerto de altura en Loreto nacería en desventaja estructural.

Protección al empleo y la propiedad

El desarrollo turístico sin regulación desplaza población local.

En destinos turísticos mexicanos, el valor del suelo puede incrementarse entre 200% y 500% en pocos años, esto provocaría, aumento de rentas, pérdida de vivienda accesible y expulsión de población local

Los Ejemplos nacionales son: Tulum y Playa del Carmen que han enfrentado:

- gentrificación acelerada
- crecimiento desordenado
- precarización laboral
- Riesgo en Loreto:
 - desplazamiento de familias
 - pérdida de identidad comunitaria
 - concentración de beneficios en pocos actores

Protección ambiental

El Golfo de California es uno de los ecosistemas más importantes del planeta.

Datos clave:

Alberga aproximadamente:

- 39% de las especies de mamíferos marinos del mundo
- 1/3 de las especies de cetáceos

- Es considerado por organismos internacionales como una de las regiones marinas más biodiversas del mundo

Los riesgos del tráfico marítimo intensivo:

- Contaminación por combustibles
- Ruido submarino que afecta ballenas y delfines
- Introducción de especies invasoras
- Daño a arrecifes y zonas de reproducción

El turismo de naturaleza depende directamente de la salud del ecosistema, si se degrada, se pierde el principal activo económico de Loreto.

Asimismo, la ausencia de mecanismos de consulta y participación ciudadana en la toma de decisiones que impactan directamente en la vida de las y los habitantes de Loreto genera preocupación legítima sobre la viabilidad social del proyecto.

En ese sentido, resulta indispensable establecer que ningún proyecto de esta magnitud puede avanzar sin antes garantizar las condiciones mínimas de desarrollo, infraestructura, competitividad y protección social y ambiental.

Además en esta Legislatura hemos expuesto de manera reiterada la falta de consulta a los habitantes en temas relacionados con sus recursos naturales.

Nuevamente se genera otra decisión que tiene que ver con este tema, la designación sorpresiva de Loreto como puerto de altura, sin consulta previa a la comunidad, no obstante el impacto social de tal medida.

Gran parte de las y los habitantes de Loreto se han manifestado en contra de que Loreto se convierta en puerto altura, porque argumentan que cambiará la dinámica de desarrollo y traerá consecuencias ambientales para la región.

La Bahía de Loreto es uno de los sitios con mayor riqueza natural del planeta. Este sitio tiene una gran variedad de ambientes costeros-marinos con fondos rocosos, arenosos, playas, cañadas, cañones submarinos y terrazas marinas. El ambiente insular se caracteriza por sus endemismos en especies de plantas, reptiles, insectos y mamíferos.

En el Decreto de creación de Bahía de Loreto se establece lo siguiente:

ARTÍCULO QUINTO.- En el Parque Marino Nacional "Bahía de Loreto" sólo se permitirán actividades relacionadas con la preservación de los ecosistemas acuáticos y sus elementos, la investigación, recreación, educación ecológica y el aprovechamiento de recursos naturales y pesqueros, aprobados por las autoridades competentes, en las áreas, temporadas y modalidades que determinen conforme a sus atribuciones

las Secretarías de Marina y de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca.

Destaca también lo dispuesto en el Artículo Tercero Transitorio del referido Decreto de creación de Bahía de Loreto:

TRANSITORIOS

TERCERO.- Las áreas y canales de navegación ya establecidos dentro del Parque Marino Nacional "Bahía de Loreto", al momento de expedición del presente Decreto, continuarán en uso en tanto no se elabore y opere el Programa de Manejo del área.

Poco tiempo después, con la finalidad de detonar el desarrollo portuario del país, el titular del Poder Ejecutivo Federal expidió un *Decreto por el que se habilita y modifica la habilitación de diversos puertos y terminales en el territorio nacional*, que se publicó el 21 de julio de 1997 en el DOF. En este **se habilitó con carácter de "Puerto" a Loreto, con la modalidad de navegación de "Cabotaje"**, tal y como se puede apreciar de su texto:

DECRETO POR EL QUE SE HABILITA Y MODIFICA LA HABILITACIÓN DE DIVERSOS PUERTOS Y TERMINALES

ARTÍCULO PRIMERO. Se habilitan con el carácter de puertos o de terminales de uso público fuera de los mismos, los siguientes puntos, con el tipo de navegación y con la localización geográfica que se indica:

I. LITORAL DEL PACÍFICO Y MAR DE CORTÉS

| CARÁCTER | DENOMINACIÓN | NAVEGACIÓN | LOCALIZACIÓN | |
|---|---------------------|-------------------|---------------|----------------|
| | | | LATITUD NORTE | LONGITUD OESTE |
| B) ESTADO DE BAJA CALIFORNIA SUR | | | | |
| Terminal | Santa María | Cabotaje y altura | 27°24'00" | 112°18'00" |
| Terminal | Isla San Marcos | Cabotaje y altura | 27°10'51" | 112°04'47" |
| Terminal | Mulegé | Cabotaje | 26°54'35" | 111°58'10" |
| Puerto | Loreto | Cabotaje | 26°03'00" | 111°21'00" |
| Puerto | Adolfo López Mateos | Cabotaje | 25°03'00" | 112°08'00" |

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos establece en su artículo 38, fracción II, que el cabotaje es la navegación que se realiza "*Por mar entre puertos o puntos situados en zonas marinas mexicanas y litorales mexicanos;*", es decir, en aguas marinas mexicanas, sin salir del territorio nacional.

Ya con Morena como gobierno, se emitieron para el Parque Marino Nacional Bahía de Loreto un acuerdo secretarial y un decreto presidencial, ambos de gran impacto.

El primero (acuerdo secretarial) fue el *Programa de Manejo del Parque Marino Nacional Bahía de Loreto (PMPNBL)*, emitido por la entonces titular de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), Josefa González Blanco Ortiz Mena, publicado en el DOF el 23 de abril de 2019, el cual no menciona el cabotaje pero sí la navegación. Al respecto, dispone lo siguiente:

Polígono 1 Punta Raza (Isla Catalana o Santa Catalina). Comprende una superficie de 5,410.39 hectáreas, ubicado en la porción centro-Norte de la Isla Catalana o Santa Catalina, al Sureste del Parque Nacional. Este polígono corresponde a una superficie profunda donde la pendiente oceánica de la Isla es pronunciada. En épocas de vientos del Este o del Norte es común el fuerte oleaje y golpea potentemente la Isla, lo que provoca oleaje alto. **En la punta de la Isla se forma oleaje causando inestabilidad para la navegación y dificultades de acceso a ella. En la cara exterior a la Isla del lado Noroeste, sólo se presenta una playa conformada de canto rodado, pero con viento se incrementa el oleaje, lo que dificulta llegar a la orilla de la Isla.**

Los arrecifes rocosos de este polígono son los mejor preservados del Parque Nacional. En la región Oeste de Isla Catalana o Santa Catalina, los monitoreos biológicos indican que se encuentra la mayor abundancia de tortuga prieta (*Chelonia agassizii*) en el Parque Nacional. Esta especie en peligro de extinción conforme a la Norma Oficial Mexicana NOM-059-SEMARNAT-2010.

...

Polígono 2 Palo Parado (Isla Catalana o Santa Catalina). Abarca una superficie de 2,392.85 hectáreas, ubicado en la porción Sur de la Isla Catalana o Santa Catalina, al Suroeste del Parque Nacional. Este polígono cuenta con pendientes escarpadas y su batimetría es abrupta lo cual permite la captura de especies migratorias como el jurel y pez dorado. **En su superficie se permite el resguardo de las embarcaciones ante fenómenos climáticos adversos para la navegación.** Asimismo, este polígono se considera como sitio de buceo, dado que existe una pendiente suave con presencia de rocas lo que hace de su conformación una zona de arrecife rocoso. De igual manera, cuenta con paredes rocosas que caen profundamente con piedras altas. Estas piedras pueden llegar a tener hasta 20 metros de altura, proporcionándole una estructura muy particular a la región, en la que se han reportado grandes grupos de garropas (*Mycteroperca jordani*) y tiburones martillo (*Sphyrna lewini*).

...

Regla 25. Para la observación de ballena azul y de aleta en embarcaciones menores, adicionalmente se deberá atender lo siguiente:

...

d. En presencia de ballenas, **la velocidad máxima permitida de navegación dentro de las áreas de observación debe ser menor a 5 nudos o 9 km/h disminuyendo esta velocidad a 2 nudos o 4 km/h al entrar a la zona de observación**; en todo momento la embarcación se deberá desplazar a menor velocidad que la ballena más lenta del grupo. En todos los casos se debe evitar acelerar y desacelerar de manera brusca.

...

Regla 49. Debido a las características físicas que presentan los canales de navegación, incluyendo su batimetría, que se encuentran entre Isla del Carmen e Isla Danzante, dentro de las subzonas de Uso Tradicional Marina I y Uso Tradicional Marina III, **se prohíbe el tránsito de embarcaciones mayores de 100 metros de eslora y/o mayor de 8 metros de calado.**

El segundo acto administrativo (un decreto presidencial) se produjo de manera muy reciente, el pasado 10 de abril de 2026, fecha en que se publicó en el DOF el *Decreto por el que se modifica el diverso por el que se habilita y modifica la habilitación de diversos puertos y terminales en el territorio nacional*, emitido por la Presidenta de la República, Claudia Sheinbaum Pardo, mediante el cual transforma a Loreto de Puerto de Cabotaje a **"Puerto de Cabotaje y Altura"**, de la siguiente forma:

I. LITORAL DEL PACÍFICO Y MAR DE CORTÉS

| CARÁCTER | DENOMINACIÓN | NAVEGACIÓN | LOCALIZACIÓN | |
|----------|--------------|------------|--------------|----------|
| | | | LATITUD | LONGITUD |
| | | | NORTE | OESTE |

| B) ESTADO DE BAJA CALIFORNIA SUR | | | | |
|----------------------------------|--------|-------------------|--------------|----------------|
| ... | | | | |
| ... | | | | |
| ... | | | | |
| Puerto | Loreto | Cabotaje y Altura | 26°0'51.00"N | 111°20'20.06"O |
| ... | | | | |

Este decreto presidencial **no toma en cuenta el componente ambiental** de la zona de Loreto y su Bahía, puesto que **en sus considerandos y justificación de la modificación del decreto original** (que solo modifica al puerto de Loreto) **no se menciona nada sobre el ANP Bahía de Loreto, ni de su armonización con el Decreto de creación y con el Programa de Manejo**, que son instrumentos que deben considerarse para determinar el tipo, nivel e intensidad de las actividades a realizar en esa zona, sustentando el cambio a puerto a cabotaje y altura en: (1) el Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030, en su Eje general 3: Economía moral y trabajo; (2) el Programa Sectorial de la Secretaría de Marina 2025-2030; (3) la Política Nacional Marítima (PNM) y (4) el incremento del tráfico marítimo en el Puerto de Loreto, **sin una mención al Programa Sectorial de Medio Ambiente y Recursos Naturales 2025-2030 y al Decreto de creación y al Programa de Manejo del Parque Nacional Bahía de Loreto.**

Esto refleja una política nacional de desarrollo fraccionada y favorable a intereses económicos, en perjuicio de los derechos del pueblo loretano y sudcaliforniano. La sustentabilidad ambiental “brilla por su ausencia” en dicho decreto. Esto es evidente con las firmas del decreto: la presidenta Claudia Sheinbaum y el Secretario de Marina, **estando ausente, de manera indebida, la firma de la Secretaria de Medio Ambiente y Recursos Naturales. O tal vez se debe a que no estuvo de acuerdo.**

El desarrollo del país debe ser integral y sustentable, no solo basado en criterios económicos y de navegación y comercio marítimos, dado que el mar es, además de territorio nacional, un elemento natural, por lo que de acuerdo con el artículo 92 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), dicho decreto debió ser firmado también por la Secretaria Alicia Bárcena, en virtud de que **“Todos los reglamentos, decretos, acuerdos y órdenes del Presidente deberán estar firmados por el Secretario de Estado a que el asunto corresponda, y sin este requisito no serán obedecidos.”**

¿O acaso la navegación en aguas marinas mexicanas protegidas por su importancia ambiental no es competencia de la SEMARNAT, que además está facultada para regular y controlar los impactos y daños ambientales que genere la navegación de cabotaje y de altura?

¿Qué implicaciones tiene la modificación hecha para transformar a Loreto de puerto de cabotaje a un puerto de cabotaje y altura? La misma Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en su artículo 38, fracción III, establece que **la navegación de altura es** la que se realiza **“Por mar entre puertos o puntos localizados en territorio mexicano o en las zonas marinas mexicanas y puertos o puntos situados en el extranjero, así como entre puertos o puntos extranjeros.”** Es decir, la navegación en la Bahía de Loreto se incrementará con embarcaciones nacionales y extranjeras (cruceros), lo cual podría presionar e impactar los recursos naturales, con un alto margen de contaminación ambiental.

Ante el rechazo al Decreto ha dicho que “...es un procedimiento administrativo para que embarcaciones de otras partes puedan fondear en la bahía loretana¹, [...]” y “... que su competencia se limita al área de la dársena bajo su jurisdicción, mientras que los posibles impactos ambientales corresponden a otras instancias.”² No se comprende que el medio ambiente es un asunto transversal.

Este Decreto **NO FUE CONSULTADO** con el pueblo sudcaliforniano, especialmente con el de Loreto, ni con investigadores, expertos y especialistas en la materia, es producto de una decisión sorpresiva, violatoria de nuestra Constitución y de los tratados internacionales de los que México es Parte, especialmente del Acuerdo Regional sobre el Acceso a la Información, la Participación Pública y el Acceso a la Justicia en Asuntos Ambientales en América Latina y el Caribe, mejor conocido como el “Acuerdo de Escazú”, publicado en el DOF el 22 de abril de 2021, el cual tiene el carácter de Ley Suprema de la Unión, de conformidad con el artículo 133 de la CPEUM.

Al no ser consultado con la población el Decreto, antes de su publicación en el DOF, se transgredieron los derechos humanos de los loretanos, tanto de los dedicados a la pesca y al turismo sustentable como de la población en general, en particular sus derechos de acceso a la información ambiental; a la participación pública, y a la justicia ambiental, amparados tanto por la CPEUM, como por el Acuerdo de Escazú.

Tratándose de derechos humanos (incluidos los ambientales), los acuerdos internacionales tienen la misma jerarquía jurídica de la Constitución, como lo ha reconocido la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

Para efectos de este tema, el artículo 7 del Acuerdo de Escazú, que regula la participación pública, establece en sus tres primeros párrafos:

- 1. Cada Parte deberá asegurar el derecho de participación del público** y, para ello, se compromete a implementar una participación abierta e inclusiva en los procesos de toma de decisiones ambientales, sobre la base de los marcos normativos interno e internacional.
- 2. Cada Parte garantizará mecanismos de participación del público en los procesos de toma de decisiones**, revisiones, reexaminaciones o **actualizaciones relativas a proyectos y actividades**, así como en otros procesos de autorizaciones ambientales que tengan o puedan tener un impacto significativo sobre el medio ambiente, incluyendo cuando puedan afectar la salud.

¹ Visible en <https://diariohumano.com.mx/2026/04/23/dialogan-en-loreto-sobre-puerto-de-altura-y-desarrollo-portuario/>

² Visible en <https://hoybcs.com/protestan-en-loreto-contradesignacion-como-puerto-de-altura-y-cabotaje/>

3. Cada Parte promoverá la participación del público en procesos de toma de decisiones, revisiones, reexaminaciones o actualizaciones distintos a los mencionados en el párrafo 2 del presente artículo, relativos a asuntos ambientales de interés público, tales como el ordenamiento del territorio y la elaboración de políticas, estrategias, planes, programas, normas y reglamentos, que tengan o puedan tener un *significativo impacto sobre el medio ambiente*.

La consulta o participación pública no versa sólo sobre regulaciones y políticas ambientales, sino que es más amplia: **todas aquellas regulaciones y sus actualizaciones que tengan o puedan tener un significativo impacto sobre el medio ambiente**. Este es el caso del Decreto que convierte al Puerto de Loreto en Puerto de Cabotaje y Altura: se trata de una decisión (ya emitida de forma indebida) **que tendrá riesgos e impactos significativos sobre el medio ambiente** del Parque Nacional Bahía de Loreto, razón más que suficiente para justificar la realización de una consulta pública, informada, que diera oportunidad a la población para manifestar sus preocupaciones, sus dudas e incluso sus argumentos al respecto. Al no hacerlo, la presidenta Sheinbaum violó un tratado internacional que ella debe aplicar.

Además, el Programa Sectorial de Medio Ambiente y Recursos Naturales 2025-2030, publicado en el DOF el 8 de septiembre de 2025, que deriva del Plan Nacional de Desarrollo, tiene varias acciones asociadas al Acuerdo de Escazú, como son:

METAS:

Para 2030, se tendrán avances importantes en la implementación del Acuerdo de Escazú, de tal manera que se asegurará el acceso a la información, la participación pública y la justicia ambiental. La educación ambiental será un pilar clave para formar una ciudadanía responsable y comprometida con la sustentabilidad.

OBJETIVOS, ESTRATEGIAS Y LÍNEAS DE ACCIÓN:

Objetivo 5.- Impulsar una política ecológica humanista, **con participación ciudadana, inclusiva y de acceso a la justicia ambiental**, respaldada por una cultura ambiental e **información relevante para la toma de decisiones**, con enfoque territorial.

Estrategia 5.1

Fortalecer el **sistema de justicia ambiental restaurativa y participativa**, procurando el acceso de todas las personas, a fin de contribuir al derecho a un medio ambiente sano.

Estrategia 5.2

Fortalecer la **participación ciudadana en la toma de decisiones, con enfoque de derechos humanos, igualdad e interculturalidad**, con la finalidad de promover la corresponsabilidad en las decisiones de la política pública ambiental.

Línea de acción. 5.2.1.

Promover la participación ciudadana abierta, inclusiva y culturalmente pertinente, el acceso a la información y transparencia proactiva, así como a la justicia en asuntos ambientales **mediante el fortalecimiento e implementación efectiva de los órganos, instrumentos y mecanismos previstos en el Acuerdo de Escazú.**

¿Dónde quedó el compromiso de carácter obligatorio de observar, aplicar e implementar el Acuerdo de Escazú, especialmente en zonas relevantes por su importancia ambiental, ecosistémica, como lo es Loreto y su Bahía?

¿Dónde estuvo la SEMARNAT en este proceso de modificación de la naturaleza original de un puerto de cabotaje?

¿Se le consultó a la Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas sobre la viabilidad ambiental de un puerto de altura respecto de las actividades permitidas y prohibidas en el Decreto de creación y el Programa de Manejo del Parque Nacional Bahía de Loreto, antes de expedir el Decreto presidencial?

¿Será hasta la evaluación del impacto ambiental del proyecto portuario de altura cuando le respetarán a la gente su derecho de acceso a la participación pública?

Si bien la navegación de cabotaje y la de altura no están expresamente prohibidas en el Decreto de creación y el Programa de Manejo, **tampoco están expresamente permitidas**. Bajo el principio constitucional de legalidad que establece que **“las autoridades sólo pueden hacer aquello que la ley expresamente les permita”**, el Decreto de creación **sólo permite**, en su artículo QUINTO, *actividades relacionadas con la preservación de los ecosistemas acuáticos y sus elementos, la investigación, recreación, educación ecológica y el aprovechamiento de recursos naturales y pesqueros, aprobados por las autoridades competentes, en las áreas, temporadas y modalidades que determinen conforme a sus atribuciones las Secretarías de Marina y de Medio Ambiente y Recursos Naturales*, dentro de las cuales **no están expresamente contempladas las de puerto de altura que, al parecer, son incompatibles con los propósitos de interés público de preservación y protección del Parque Nacional Bahía de Loreto.**

Por este motivo la navegación de altura y los puertos de altura necesarios **NO ESTÁN PERMITIDOS EN EL ANP BAHÍA DE LORETO**, por lo que **el Decreto**

presidencial no es armónico con la regulación ambiental de la zona donde se pretenden realizar actividades e infraestructura de navegación de altura.

Debemos señalar que el Decreto presidencial *per se* no conlleva afectaciones ambientales directas y que la infraestructura necesaria para la implementación de un puerto de altura debe pasar por diversos trámites administrativos de competencia federal, como la evaluación del impacto ambiental, en su caso el cambio de uso del suelo de terrenos forestales y las autorizaciones y permisos regulados en la Ley de Puertos y la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; sin embargo, **el Decreto es el primer paso**: pone las condiciones jurídicas para su construcción y operación, con los impactos ambientales que ello puede significar, **lo cual confirma que el Decreto debió consultarse con la población antes de ser emitido por la Titular del Poder Ejecutivo Federal.**

Nos preocupa que si la propia presidenta de la República firmó este decreto, la SEMARNAT tenga la voluntad para impedir la realización del Puerto de Cabotaje y Altura de Loreto.

Gran parte de la población loretana está molesta por este *albazo* presidencial, porque no se les tomó en cuenta y consideran que Loreto tiene una vocación de preservación y cuidado del medio ambiente y sus recursos naturales, no de desarrollo intensivo de la navegación de altura.

Las inversiones y los empleos son importantes para la entidad, pero con respeto al medio ambiente y los recursos naturales del Parque Nacional Bahía de Loreto, ya que sin ellos no habría ningún interés en potenciarlos como un punto de desarrollo atractivo para las inversiones nacionales y extranjeras.

Este Decreto representa un cambio drástico en el modelo de desarrollo de lo que se quiere para el futuro de Loreto. Por eso es tan relevante que su población se exprese y decida. Como legisladores no podemos permanecer en silencio ante esta arbitrariedad.

Si se supone que somos un país democrático, estas decisiones se tendrían que discutir de cara a la sociedad, de manera abierta, transparente, donde se escucharan las opiniones a favor y en contra de convertir a Loreto en puerto de altura, lo cual le da el visto bueno a un proyecto que puede afectar el medio ambiente costero loretano.

Por lo expuesto y fundado, presento a la consideración de esta Asamblea, solicitando respetuosamente su voto aprobatorio, la siguiente Proposición con:

PUNTO DE ACUERDO

PRIMERO. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión, exhorta respetuosamente a la Titular del Poder Ejecutivo Federal a **suspender y dejar sin efectos la aplicación del Decreto** publicado en el Diario Oficial de la Federación el 10 de abril de 2026, mediante el cual se modifica la habilitación del puerto de Loreto para convertirlo en puerto de cabotaje y altura, **hasta en tanto no se cumplan plenamente los siguientes requisitos de legalidad, legitimidad y sustentabilidad:**

a) La realización de un **proceso de consulta pública, previa, libre, informada, transparente y culturalmente adecuada**, dirigido a la población del municipio de Loreto, incluyendo a los sectores productivos, sociales, académicos y científicos, particularmente especialistas en ecosistemas marinos, en estricto apego a lo dispuesto por el artículo 7 del Acuerdo de Escazú y demás normativa aplicable en materia de participación ciudadana en asuntos ambientales.

b) La emisión de una **opinión técnica, fundada y motivada por parte de la Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas (CONANP)**, que determine de manera expresa la **compatibilidad, congruencia y viabilidad ambiental** del referido decreto con el régimen jurídico del Área Natural Protegida Parque Nacional Bahía de Loreto, incluyendo su Decreto de creación y su Programa de Manejo.

c) La **integración de criterios ambientales vinculantes** en la toma de decisiones, en observancia del principio de desarrollo sostenible, el derecho humano a un medio ambiente sano y el principio de prevención, garantizando que cualquier proyecto derivado no comprometa la integridad de los ecosistemas marinos ni la vocación natural de la región.

SEGUNDO. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión, solicita respetuosamente a la Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas que **informe a esta Soberanía, de manera detallada y por escrito**, lo siguiente:

- a) Si fue consultada previamente a la emisión del Decreto referido.
- b) Si existe un análisis técnico que evalúe su **compatibilidad con el régimen de protección ambiental vigente en la Bahía de Loreto**.
- c) Si considera que las actividades propias de un puerto de altura son **jurídica y ambientalmente viables dentro del Área Natural Protegida**, y bajo qué condiciones.

TERCERO. La Comisión Permanente del honorable Congreso de la Unión, exhorta respetuosamente a la persona titular de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), para que:

- a) **Informe si participó en el proceso de elaboración, análisis o validación del Decreto** referido, y en su caso, bajo qué fundamentos técnicos y jurídicos.
- b) Determine y haga público si la modificación del estatus del puerto de Loreto es **compatible con el marco normativo ambiental vigente**, incluyendo el Decreto de creación y el Programa de Manejo del Parque Nacional Bahía de Loreto.
- c) Garantice que cualquier acción futura relacionada con el desarrollo portuario en la región **sea sometida a evaluación de impacto ambiental rigurosa, integral y con participación ciudadana efectiva**, conforme a los más altos estándares nacionales e internacionales.

Sede de la Comisión Permanente, a 13 de mayo del 2026

Atentamente



Dip. Francisco Pelayo Covarrubias