

Quien, **Senadora Verónica Noemí Camino Farjat**, integrante del Grupo Parlamentario del Movimiento Regeneración Nacional (Morena) en la LXVI Legislatura del Senado de la República, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 8, numeral 1, fracción II, 108, 276 y demás aplicables del Reglamento del Senado de la República, someto a la consideración de esta Honorable Asamblea, la presente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LA SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (SICT), SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO (SHCP) Y A LA H. CÁMARA DE DIPUTADOS A GARANTIZAR RECURSOS EN EL PPEF 2027 PARA LA AMPLIACIÓN DE LA CARRETERA MÉRIDA-CELESTÚN; Y A LA GUARDIA NACIONAL A IMPLEMENTAR OPERATIVOS EN LA VÍA TIZIMÍN-RÍO LAGARTOS, YUCATÁN**. Al tenor de las siguientes:

CONSIDERACIONES

El artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce que “toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad” [1]. La garantía efectiva de este derecho exige que las autoridades adopten medidas de planeación, conservación, modernización y vigilancia de la infraestructura carretera, especialmente en aquellos tramos donde las condiciones físicas de la vía y el tránsito vehicular representen factores de riesgo para las personas usuarias.

Sin embargo, la infraestructura actual exige materializar este precepto en presupuesto. En mayo de 2026, una colisión frontal ocurrida en la carretera Kinchil–Celestún ocasionó la muerte de cinco personas, entre ellas las docentes Diana Domínguez y Kristel López, así como la menor Ximena Reyes [2].

Como consecuencia de este hecho, el 27 de mayo de 2026 habitantes de Celestún bloquearon temporalmente el acceso al puerto para solicitar la rehabilitación y ampliación de la carretera, así como medidas que brindaran mayor seguridad a quienes transitan por ella [3]. Estos acontecimientos evidenciaron la preocupación social existente y la necesidad de avanzar hacia una solución integral que trascienda las labores ordinarias de conservación. La población, exige una ampliación estructural de la vía al considerar que las labores de bacheo y reparaciones parciales son insuficientes frente al altísimo nivel de riesgo [4].

El origen técnico de los siniestros radica en que este tramo opera bajo las características geométricas de una carretera Tipo C [5]. Se trata de una vía de un solo cuerpo, con apenas dos carriles de circulación (de 3.5 metros) y un ancho de corona estrecho que carece de acotamientos laterales seguros [5].

Dicha geometría incumple las previsiones del artículo 2 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (LCPAF), que exige imperativamente para el derecho de vía una anchura que "no podrá ser inferior a 20 metros a cada lado del eje del camino" [6].

Se debe reconocer que la administración estatal del Gobernador Joaquín Díaz Mena ha mostrado voluntad política, impulsando junto a la Federación trabajos iniciales de modernización con una inversión aproximada de 175 millones de pesos [7]. No obstante, la Suprema Corte de Justicia de la Nación, a través de la Ejecutoria 31909, determinó que "la obligación de las autoridades no se agota en su implementación, sino que implica un deber amplio y continuo de supervisión" [8]. Al requerirse cerca de 1,000 millones de pesos para la ampliación integral de carriles, es necesario que la Federación intervenga solidariamente.

Nos encontramos en el momento exacto del ciclo hacendario para brindar una solución de fondo. De acuerdo con el artículo 42, fracción III, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria (LFPRH), dispone que el Ejecutivo Federal deberá remitir a la Cámara de Diputados el Paquete Económico 2027, a más tardar el 8 de septiembre [9]. Para materializar esta obra, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) y la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) deben registrar el proyecto en el Ramo 09 (Infraestructura, Comunicaciones y Transportes), dentro del Programa Presupuestario K031 (Proyectos de Construcción de Carreteras), con cargo a la Partida 6150 (Construcción de vías de comunicación) del Clasificador por Objeto del Gasto [10].

Asimismo, conforme al artículo 198 del Reglamento de la Cámara de Diputados [11], resulta imperativo que la Comisión de Infraestructura y la Comisión de Comunicaciones y Transportes emitan una opinión técnica favorable y la remitan a la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública, facultada en exclusiva por el artículo 74, fracción IV Constitucional, para aprobar de manera irreductible estos recursos [12].

Por su parte, el oriente del Estado enfrenta un reto mayúsculo donde deben conciliarse ineludiblemente el desarrollo económico y la vida humana. La Carretera Federal 295 (Tizimín-Río Lagartos) es la vía operativa de la Industria Salinera de Yucatán S.A. de C.V. (ISYSA), con sede en Las Coloradas [13].

Es innegable el impacto macroeconómico de esta industria, la cual produce aproximadamente 750,000 toneladas de sal al año, posicionando a Yucatán como líder nacional y generando cientos de empleos fundamentales para el sustento de las familias de Río Lagartos, San Felipe y Tizimín [14]. No obstante, la interacción constante de tractocamiones pesados en una vía Tipo C, diseñada sin las tolerancias geométricas para vehículos de doble articulación, multiplica los índices de letalidad, de acuerdo con el Anuario Estadístico de Colisiones en Carreteras Federales del Instituto Mexicano del Transporte (IMT) [15].

El mandato de Rectoría Económica del Estado, consagrado en el artículo 25 Constitucional, impone garantizar que el desarrollo nacional sea "integral y sustentable" [16]. En este sentido, la Suprema Corte de Justicia (Sentencia 22633) ha sostenido que, si bien a la empresa privada se le reconoce su función social, su desarrollo debe quedar inexcusablemente sujeto al "interés público" [17].

Para equilibrar ambos factores, las unidades logísticas deben sujetarse estrictamente a la NOM-012-SCT-2-2017, sobre pesos y dimensiones máximas [18]. De conformidad con el artículo 5, fracción IV de la LCPAF, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) tiene la atribución indelegable de vigilar los caminos federales [6]. Es inaplazable que la Guardia Nacional implemente operativos de pesaje para asegurar que la rentabilidad industrial no merme la seguridad ni destruya el patrimonio vial de la nación.

Por lo anteriormente fundado y expuesto, sometemos a consideración el siguiente:

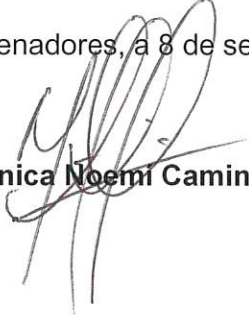
PUNTO DE ACUERDO

PRIMERO.- El Senado de la República exhorta respetuosamente a las personas titulares de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte (SICT) y de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) para que, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, realicen las acciones técnicas, administrativas y presupuestarias necesarias a fin de incluir y etiquetar, en el Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación 2027, dentro del Ramo 09, Programa K031, Partida 6150, los recursos suficientes, específicos y plenamente identificables para la ampliación estructural del tramo carretero Mérida (Kinchil) - Celestún (Carretera Federal 281), reconociendo y complementando los esfuerzos estatales vigentes en beneficio del bienestar social.

SEGUNDO.- El Senado de la República exhorta respetuosamente a las Comisiones de Infraestructura y de Comunicaciones y Transportes de la H. Cámara de Diputados para que, durante el análisis del Proyecto de Presupuesto de egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal de 2027 y de conformidad a su Reglamento interno, emitan y remitan a la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública una opinión técnica favorable y debidamente fundada considerando la obra señalada en el resolutivo anterior, a efecto de que se valore y, en su caso, se incorporen en el dictamen correspondiente recursos suficientes, específicos y plenamente identificables para su ejecución.

TERCERO.- El Senado de la República exhorta respetuosamente para que en el ámbito de sus atribuciones la Comandancia de la Guardia Nacional (Dirección General de Seguridad en Carreteras) y a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), a implementar urgentemente operativos fijos e itinerantes de seguridad, vigilancia y verificación del cumplimiento de las disposiciones aplicables en materia de pesos y dimensiones físicas de los vehículos de transporte de carga comercial, incluidos aquellos destinados al traslado de productos de la industria salinera, que transitan por el tramo Tizimín-Río Lagartos de la Carretera Federal 295, vigilando el estricto apego a la NOM-012-SCT-2-2017, con el propósito de armonizar la competitividad de la región con la protección del derecho humano a la movilidad segura.

Salón de Sesiones de la Cámara de Senadores, a 8 de septiembre de 2026.



Senadora Verónica Noemí Camino Farjat

ANEXO TÉCNICO Y GEOESTADÍSTICO: JUSTIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y VIGILANCIA VIAL EN EL ESTADO DE YUCATÁN

El presente anexo técnico proporciona los parámetros geométricos, coordenadas y aforos vehiculares oficiales que sustentan la exigencia presupuestal para la Carretera Federal 281 (Mérida-Celestún) y la vigilancia normativa en la Carretera Federal 295 (Tizimín-Río Lagartos). La disparidad entre el diseño geométrico original de las vías y el volumen actual de tránsito, particularmente el de carga pesada, constituye la causa técnica fundamental de la alta siniestralidad.

I. FICHA TÉCNICA Y GEOESTADÍSTICA: TRAMO KINCHIL - CELESTÚN

El trazo de este tramo se caracteriza por un confinamiento geográfico severo al atravesar zonas de humedales y reservas ecológicas. Esta condición topográfica impide maniobras evasivas seguras hacia los laterales en caso de invasión de carril, lo que eleva el índice de letalidad en colisiones frontales y hace imperativa una ampliación estructural con bermas y acotamientos regulados.

Referencia topográfica y de trazo para captura (44.5 km):
<https://www.google.com/maps/dir/20.9136,-89.9469/20.8592,-90.3986/>

Indicador Técnico	Especificación y Datos Georreferenciales
Nomenclatura Oficial	Carretera Federal 281 (MEX 281)
Cadenamiento de la Obra	Del Km 45+000 (Kinchil) al Km 89+500 (Celestún)
Coordenadas de Origen	20.9136° N, 89.9469° O (Kinchil)
Coordenadas de Destino	20.8592° N, 90.3986° O (Celestún)
Longitud Aproximada	44.5 Kilómetros
Clasificación Geométrica (SICT)	Tipo C (1 Cuerpo, 2 carriles sin separador central) [Anexo ref. 1]
Ancho de Corona Actual	7.0 metros (Deficitario: Sin acotamientos reglamentarios) [Anexo ref. 1]
TDPA (Tránsito Diario Promedio Anual)	~3,850 - 4,200 vehículos diarios (Con picos turísticos en fines de semana) [Anexo ref. 2]
Composición Vehicular Estimada	85% Ligeros (Turismo/Locales), 10% Autobuses, 5% Carga [Anexo ref. 2]

Nivel de Servicio (LOS)	Nivel D/E (Flujo inestable, imposibilidad de maniobra de rebase segura, saturación) [Anexo ref. 3].
-------------------------	---

Justificación Técnica (Criterios Hacendarios y de Ingeniería):

La viabilidad de la ampliación requerida no obedece a una demanda superficial, sino a un déficit estructural medible. La utilización del indicador de Tránsito Diario Promedio Anual (TDPA) [Anexo ref. 2] demuestra técnica y objetivamente —conforme a los manuales del Instituto Mexicano del Transporte— que los volúmenes actuales han rebasado por completo la capacidad de diseño original de la carretera.

Asimismo, la clasificación de la vía con un Nivel de Servicio (LOS, por sus siglas en inglés) en la categoría D/E [Anexo ref. 3], certifica bajo estándares de ingeniería de tránsito una condición inobjetable de "flujo inestable y saturación". Este parámetro traduce la narrativa de la crisis social local —evidenciada en los recientes bloqueos de pobladores hartos del colapso vial— en un criterio técnico y matemático indispensable para que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) evalúe, justifique y apruebe la asignación de recursos dentro del Ramo 09.

II. FICHA TÉCNICA Y GEOESTADÍSTICA: TRAMO TIZIMÍN - RÍO LAGARTOS

Este tramo presenta una configuración de línea recta prolongada que propicia el exceso de velocidad. El factor crítico de riesgo es la interacción constante entre vehículos ligeros turísticos y configuraciones de tractocamiones pesados de la industria salinera, operando sobre un espacio insuficiente para los radios de giro y el arrastre aerodinámico de los remolques.

Referencia topográfica y de trazo para captura (54.0 km):
<https://www.google.com/maps/dir/21.1425,-88.1472/21.5972,-88.1583/>

Indicador Técnico	Especificación y Datos Georreferenciales
Nomenclatura Oficial	Carretera Federal 295 (MEX 295)
Cadenamiento de la Zona de Riesgo	Del Km 0+000 (Tizimín) al Km 54+000 (Río Lagartos)
Coordenadas de Origen	21.1425° N, 88.1472° O (Tizimín)
Coordenadas de Destino	21.5972° N, 88.1583° O (Río Lagartos)
Longitud Aproximada	54.0 Kilómetros
Clasificación Geométrica (SICT)	Tipo C (1 Cuerpo, 2 carriles de circulación) [Anexo ref. 1]

Verónica Noemí Camino Farjat
Senadora de la República

Ancho de Corona Actual	7.0 metros (Crítico frente al ancho de vehículos T3-S2-R4) [Anexo ref. 1]
TDPA (Tránsito Diario Promedio Anual)	~2,900 - 3,100 vehículos diarios [Anexo ref. 2]
Composición Vehicular Crítica	65% Ligeros, 30% Carga Pesada (Tractocamiones doblemente articulados), 5% Autobuses [Anexo ref. 2].
Factor de Siniestralidad Principal	Incompatibilidad geométrica: Invasión de carril por efecto de arrastre en remolques excedidos en dimensiones [Anexo ref. 4].

Justificación Técnica y Operativa (Fundamentación de Vigilancia Normativa): El argumento central que fundamenta legal y técnicamente la exigencia de implementar operativos permanentes por parte de la Guardia Nacional radica en las severas limitaciones del concepto geométrico denominado "Ancho de Corona".

Al contar esta vía Tipo C con apenas 7 metros de amplitud total y carecer de acotamientos [Anexo ref. 1], el margen de maniobra es físicamente inviable para el aforo actual. Considerando que un tractocamión articulado moderno ocupa hasta 2.6 metros de ancho por carril, el cruce simultáneo de dos vehículos de carga de la industria salinera, o de un tractocamión con un autobús turístico, deja una tolerancia lateral de escasos centímetros.

De acuerdo con el Instituto Mexicano del Transporte (IMT), esta composición vehicular (donde el 30% corresponde a carga pesada) circulando sobre una corona de 7 metros genera un fenómeno aerodinámico de succión y un efecto de arrastre en las cajas de los remolques, provocando invasiones de carril fatales [Anexo ref. 4]. Esta restricción física y estadística explica matemáticamente la siniestralidad frontal. Es por ello que la exigencia del cumplimiento estricto de la NOM-012-SCT-2-2017 sobre pesos y dimensiones no es una medida recaudatoria, sino una acción urgente y justificada para salvaguardar la vida en un tramo estructuralmente incompatible con dichas tolerancias.



Verónica Noemí Camino Farjat
Senadora de la República

Fuentes, Estadísticas Oficiales y Jurisprudencia Consultada.

- [1] Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM). Artículo 4o, párrafo 21 (Derecho a la movilidad). Enlace:
<https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>
- [2] Diario 24 Horas Yucatán (Mayo 2026). "Accidente en carretera Celestún-Kinchil impulsa mejoras en tramo". (Documentación de siniestralidad y víctimas: Diana Domínguez, Kristel López, Ximena Reyes). Enlace:
<https://24horasyucatan.mx/2026/05/27/accidente-celestun-obras-carretera-kinchil/>
- [3] El Universal (Agosto 2026). "Habitantes bloquean acceso a Celestún, Yucatán; exigen reparar carretera peligrosa". Enlace:
<https://www.eluniversal.com.mx/estados/habitantes-bloquean-acceso-a-celestun-yucatan-exigen-reparar-carretera-peligrosa-tras-accidente-que-dejo-5-personas-muertas/>
- [4] MVS Noticias (Agosto 2026). "Exigen intervención total de la carretera a Celestún". Enlace: <https://mvsnoticias.com/yucatan/2026/5/27/exigen-intervencion-total-de-la-carretera-celestun-733826.html>
- [5] Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT). Manual de Proyecto Geométrico de Carreteras. (Especificaciones y ancho de corona para vías Tipo C). Enlace: <https://www.sct.gob.mx/carreteras/direccion-general-de-servicios-tecnicos/>
- [6] Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (LCPAF). Artículos 2 (Ancho de derecho de vía a 20 metros) y 5, fracción IV (Vigilancia de la SICT). Enlace:
<https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LCPAF.pdf>
- [7] El Momento Yucatán / Gobierno de Yucatán. "Modernizan carretera Mérida-Celestún con obras por 175 millones de pesos". Enlace:
<https://elmomentoyucatan.mx/modernizan-carretera-merida-celestun-con-obras-por-175-millones-de-pesos/>
- [8] Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN). Ejecutoria 31909. Segunda Sala. Jurisprudencia sobre la obligación continua de supervisión en materia de movilidad. Enlace: <https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/ejecutoria/31909>
- [9] Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria (LFPRH). Artículo 42, fracción III (Plazos de entrega del Paquete Económico). Enlace:
<https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LFPRH.pdf>
- [10] Diario Oficial de la Federación (DOF) / SHCP. Clasificador por Objeto del Gasto (Partida 6150) y Estructura Programática (Ramo 09 / K031). Enlace:
https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5610815&fecha=03/02/2021



Verónica Noemí Camino Farjat
Senadora de la República

[11] Reglamento de la Cámara de Diputados. Artículo 198 (Opinión de Comisiones Ordinarias en el PPEF). Enlace:

https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/Reg_Dip.pdf

[12] CPEUM. Artículo 74, fracción IV (Facultad exclusiva sobre Presupuesto). Enlace:

<https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

[13] Grupo Roche - ISYSA (Industria Salinera de Yucatán). Perfil operativo y ubicación.

Enlace: <https://gruporoche.com.mx/empresas/detalle/isysa>

[14] Universidad Politécnica de Madrid (UPM Blogs). "Las Coloradas, Yucatán".

(Producción de 750,000 toneladas de sal anuales y empleos). Enlace:

<https://blogs.upm.es/puma/2025/04/25/las-coloradas-yucatan/>

[15] Instituto Mexicano del Transporte (IMT). Anuario Estadístico de Colisiones en

Carreteras Federales (Vulnerabilidad geométrica). Enlace: <https://www.imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=522&IdBoletin=198>

[16] CPEUM. Artículo 25 (Rectoría Económica del Estado). Enlace:

<https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

[17] SCJN. Sentencia / Precedente 22633. (Empresa privada, desarrollo económico e

interés público). Enlace: <https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/ejecutoria/22633>

[18] Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017. Sobre el peso y dimensiones

máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte. Enlace:

https://dof.gob.mx/normasOficiales/6890/sct5a12_C/sct5a12_C.html

[Anexo ref. 1] Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT).

Manual de Proyecto Geométrico de Carreteras. Enlace:

<https://www.sct.gob.mx/carreteras/direccion-general-de-servicios-tecnicos/>

[Anexo ref. 2] Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) /

Dirección General de Servicios Técnicos. Datos Viales. Enlace:

<https://www.sct.gob.mx/carreteras/direccion-general-de-servicios-tecnicos/datos-viales/>

[Anexo ref. 3] Transportation Research Board (TRB). Highway Capacity Manual (HCM).

Enlace: <https://www.trb.org/Main/Home.aspx>

[Anexo ref. 4] Instituto Mexicano del Transporte (IMT). Anuario Estadístico de Colisiones

en Carreteras Federales. Enlace: <https://www.imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=522&IdBoletin=198>

[boletines.html?IdArticulo=522&IdBoletin=198](https://www.imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=522&IdBoletin=198)