Iniciativa con Proyecto de Decreto que adiciona el artículo 62 BIS a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de protección de niñas, niños y adolescentes en el autotransporte federal de pasajeros.

La suscrita **Mariana Benítez Tiburcio**, Diputada Federal de la LXVI Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, con fundamento en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como en los artículos 6, numeral 1 fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, por este conducto, presento ante esta soberanía la siguiente **Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona el artículo 62 bis a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de protección de niñas, niños y adolescentes en el autotransporte federal de pasajeros**, al tenor de la siguiente:

Exposición de motivos

I. Planteamiento del problema

En México, las niñas, niños y adolescentes que viajan en transporte terrestre federal carecen al día de hoy de un marco normativo que regule con claridad la verificación de su identidad, filiación y consentimiento cuando se desplazan solos o acompañados por personas distintas a sus padres o tutores.

Esta lamentable omisión genera un vacío legal que facilita su ubicación en situaciones de riesgo como lo son la sustracción, la trata y el tráfico de menores, al permitir estos sean trasladados dentro del territorio nacional sin mayores controles administrativos.

La presente iniciativa busca precisamente atender esta laguna mediante la incorporación de un protocolo uniforme y obligatorio para el autotransporte federal de pasajeros, con el fin de contribuir a la prevención de delitos y al fortalecimiento de la protección integral de la niñez durante sus desplazamientos al interior del país.

II. Problemática desde la perspectiva de género

El fenómeno de la desaparición y trata de niñas, niños y adolescentes en contextos de movilidad presenta, en definitiva, un impacto diferenciado por género. De acuerdo con el Informe Global sobre Trata de Personas de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC, 2023)[1], retomado por la Red por los Derechos de la Infancia en México (REDIM, 2024)[2], "las mujeres adultas, seguido de las niñas y adolescentes mujeres, son quienes integran el número de mayores víctimas identificadas por trata con fines de explotación sexual".

[1] UNODC (2023). Global Report on Trafficking in Persons 2022. Naciones Unidas. Disponible en: https://www.unodc.org/lpomex/uploads/documents/Publicaciones/Crimen/GLOTiP_2022_web.pdf

[2] Red por los Derechos de la Infancia en México. (2024). Informe sobre trata y desaparición de niñas, niños y adolescentes en contextos de movilidad en México. Ciudad de México: Red por los Derechos de la Infancia en México (REDIM).

Por su parte, la Relatora Especial de las Naciones Unidas sobre los derechos de las personas desplazadas internas, Cecilia Jiménez-Damary, tras su visita oficial a México en 2022, concluyó que las causas del desplazamiento forzado en el país son múltiples —violencia del crimen organizado, conflictos territoriales, proyectos extractivos y desastres climáticos—, y que dichas causas "tienen un impacto diferenciado para las poblaciones expuestas a una mayor situación de vulnerabilidad, como lo son las niñas y mujeres, así como la población indígena y afrodescendiente" (ONU, 2023)[3].

Asimismo, Plan International (2023) ha sostenido que las mujeres, tanto adultas como adolescentes, enfrentan niveles altos de violencia por razón de género —tales como acoso, abusos sexuales y violaciones—, riesgos que se agravan cuando viajan solas o acompañadas de niñas y niños más pequeños, afectando además su salud física y mental[4].

Estos hallazgos reflejan, sin duda, que la movilidad y el transporte constituyen espacios de importante riesgo diferenciado para las niñas y adolescentes mujeres, y subrayan una clara necesidad de incorporar el principio del interés superior de la niñez, la perspectiva de género y de interseccionalidad en los mecanismos de prevención, verificación documental y acompañamiento que propone esta iniciativa.

III. Argumentos de sustento

La protección integral de las niñas, niños y adolescentes constituye una obligación prioritaria del Estado Mexicano. En la actualidad, uno de los retos más relevantes en

[3] Íbidem.
[4] Plan International (2023). Mujeres adolescentes en crisis: la vida en contextos de movilidad en la región de Centroamérica y México. Disponible en: https://planinternational.org/mexico/publicaciones/mujeres-adolescentes-en-crisis/

materia de seguridad infantil, consiste justamente en garantizar su protección durante los desplazamientos dentro del territorio nacional, particularmente en el transporte terrestre, pues hoy no existe en México una regulación que obligue a verificar la filiación, identidad o consentimiento cuando los menores viajan acompañados por personas distintas a sus padres o tutores.

Las estadísticas muestran la magnitud del reto: la incidencia del delito de sustracción de menores e incapaces mantiene presencia nacional, con 2,436 casos registrados por las Fiscalías Generales de Justicia estatales en 2024, según el Censo Nacional de Procuración de Justicia (INEGI, 2025)[5]. Aunque no todos los casos se relacionan con el transporte, diversas organizaciones especializadas —como la Red por los Derechos de la Infancia en México (REDIM)— han contribuido a visibilizar que la falta de controles en terminales y carreteras federales constituye uno de los factores que facilitan el desplazamiento de menores víctimas de trata y explotación.

De acuerdo con el Informe sobre trata y desaparición de niñas, niños y adolescentes en contextos de movilidad en México (REDIM, 2024), México es considerado el cruce terrestre más peligroso del continente, debido al número de personas que fallecen o desaparecen durante sus trayectos. Solo en el primer semestre de 2024 se registraron 782 personas migrantes fallecidas o desaparecidas, de las cuales 40 eran niñas, niños o adolescentes (p. 15). REDIM advierte que los espacios de tránsito —como son justamente las terminales de autobuses, carreteras federales y puntos de movilidad interurbana— constituyen, de hecho, entornos de alto riesgo[6].

[5] INEGI, *Censo Nacional de Procuración de Justicia Federal y Estatal (CNPJF-E)*, 2025, gráfica 31.
[6] Red por los Derechos de la Infancia en México. (2024). Informe sobre trata y desaparición de niñas, niños y adolescentes en contextos de movilidad en México. Ciudad de México: Red por los Derechos de la Infancia en México (REDIM).

Asimismo, resulta pertinente destacar que, de acuerdo con cifras oficiales del Registro Nacional de Personas Desaparecidas y No Localizadas (RNPDNO) que publicó la Secretaría de Gobernación el 14 de marzo de 2025, procesadas por REDIM cada día, 28 personas de entre 0 y 17 años se reportaron desaparecidas, no localizadas o localizadas en México durante 2024. Desde que se tiene registro, 112,579 niñas, niños y adolescentes han sido reportadas en esta situación, y una de cada seis de estas personas continuaban desaparecidas o no localizadas hasta el 14 de marzo de 2025 (17,349 en total).

Esta información refleja la magnitud del problema y evidencia que la falta de protocolos de verificación y acompañamiento no es una cuestión administrativa menor, sino un factor estructural que abona a la vulnerabilidad infantil en la movilidad interna, y subraya, asimismo, la necesidad de establecer formalmente un esquema de coordinación entre autoridades de transporte, seguridad y protección infantil para detectar y canalizar oportunamente los casos de riesgo. No hacerlo, constituiría, en definitiva, una omisión del Estado mexicano frente al principio del interés superior de la niñez.

Por ello, la incorporación de un protocolo de verificación documental en el autotransporte federal de pasajeros, propuesto en la presente iniciativa, no busca crear cargas adicionales para las empresas, sino cerrar una brecha de protección que hoy permite que las y los menores de edad sean trasladados dentro del país sin ningún registro de identidad, filiación o consentimiento, situación que los expone a riesgos reales y persistentes.

En México no existe todavía una norma federal que obligue a las empresas de autotransporte a verificar con rigurosidad la filiación, identidad o consentimiento de

niñas, niños y adolescentes que viajan acompañados por terceros o solos, lo que genera un vacío normativo que favorece la comisión de delitos como la sustracción de menores y la trata de personas, al permitir que un adulto adquiera boletos o transporte sin acreditar ningún vínculo ni autorización formal con el menor.

Aunque la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes (LGDNNA) establece la obligación general de prevenir traslados o retenciones ilícitas, no contiene protocolos específicos aplicables al autotransporte terrestre federal, por lo que la protección queda hoy en gran medida en manos de políticas internas o voluntarias de las empresas.

De hecho, algunas líneas de autobuses han adoptado medidas de acompañamiento o restricción para menores que viajan solos; sin embargo, dichas prácticas son heterogéneas, carecen de uniformidad y obligatoriedad, pues cada empresa establece hoy sus propios criterios.

Solo por mencionar algunos ejemplos, la empresa Ómnibus de México[7], en sus términos y condiciones, dispone que los menores de edad deben viajar acompañados por un adulto. Por otro lado, la línea ETN Turistar[8] establece que no se aceptarán menores que no hayan alcanzado los 11 años de edad, imponiendo requisitos como la presentación de una carta responsiva otorgada por los padres o tutores, quienes además deben permanecer en la central de origen hasta que el autobús salga hacia su destino.

[7] Ómnibus de México. (s.f.). Términos y condiciones. Recuperado de https://www.odm.com.mx/terminos-condiciones.php

[8] ETN Turistar. (s.f.). Términos y condiciones. Recuperado de https://etn.com.mx/terminos-condiciones.html

De manera similar, la línea Primera Plus[9] indica que ningún menor de 16 años puede viajar solo, debiendo estar en todo momento acompañado por un adulto.

Por su parte, la línea Tufesa[10], en su apartado de políticas de viaje, distingue entre menores de edad: los menores de 15 años no pueden viajar solos y deben ser acompañados por un adulto; los menores de 15 a 17 años pueden viajar solos, siempre que un adulto responsable autorice su viaje mediante la Carta Responsiva, la cual debe ser solicitada en taquilla, llenada por el padre, tutor o persona mayor de edad responsable, elaborada por duplicado y en presencia del personal de taquilla, quien valida la identificación del adulto.

Esta disparidad normativa y operativa evidencia la imposibilidad de garantizar un estándar homogéneo de protección y seguridad para todos los menores que utilizan este medio de transporte, reflejando la necesidad de una regulación uniforme y obligatoria que proteja efectivamente a todos los usuarios menores de edad.

Por otro lado, los operativos de la Guardia Nacional en terminales federales —aunque totalmente útiles en la prevención— no sustituyen, por supuesto, la existencia de reglas claras, obligatorias y aplicables a todo el servicio de autotransporte federal.

Esta realidad evidencia que el control administrativo y documental de los viajes de menores no es un tema marginal, sino urgente.

Por otro lado, la experiencia del Formato SAM del Instituto Nacional de Migración, que regula la salida internacional de menores con consentimiento escrito de los

[9] Primera Plus. (s.f.). Términos y condiciones. Recuperado de https://info.primeraplus.com.mx/terminos-y-condiciones/
[10] Tufesa. (s.f.). Políticas de viaje. Recuperado de https://www.tufesa.com.mx/informacion/politicasviaje

padres o tutores, demuestra que ya existe en México un mecanismo probado de verificación documental que puede adaptarse al transporte interno.

Finalmente, dado que el autotransporte federal de pasajeros es uno de los medios más habituales de desplazamiento doméstico para muchas familias mexicanas (incluyendo desplazamientos escolares, familiares y vacacionales), la falta de un estándar mínimo uniforme coloca, en definitiva, a las niñas, niños y adolescentes en una situación de vulnerabilidad frente al delito que podría evitarse con una regulación adecuada.

En el ámbito internacional, diversos instrumentos respaldan la obligación de los Estados de adoptar medidas de protección que garanticen la seguridad de la niñez en cualquier circunstancia. Tal es el caso, por ejemplo, de la Convención sobre los Derechos del Niño, en sus artículos 1, 11 y 35, que imponen a los Estados la obligación de velar por el interés superior de la o el menor, prevenir su traslado o retención ilícita, y adoptar medidas efectivas contra el secuestro y la trata de personas[11].

De igual forma, la Convención Interamericana sobre Tráfico Internacional de Menores, aprobada en el marco de la Organización de los Estados Americanos (OEA) compromete a los países signatarios a establecer mecanismos administrativos y legislativos que impidan la sustracción o traslado irregular de menores[12].

[11] Naciones Unidas. (1989). Convención sobre los Derechos del Niño. Recuperado de https://www.un.org/es/events/childrenday/pdf/derechos.pdf

[12] Organización de los Estados Americanos. (1994). Convención Interamericana sobre Tráfico Internacional de Menores. Recuperado de https://www.cndh.org.mx/sites/all/doc/Programas/Provictima/1LEGISLACIÓN/3InstrumentosInternacionales/G/convencion_interamericana_trafico_menores.pdf

En el derecho comparado, se observan experiencias relevantes que fortalecen la necesidad de adoptar medidas similares en nuestro país. En el caso de Argentina, la Secretaría de Gestión de Transporte emitió la Resolución 43-E/2016, aplicable al transporte automotor interjurisdiccional de pasajeros dentro del territorio nacional, con el propósito de proteger a niñas, niños y adolescentes frente a riesgos de sustracción, desaparición o trata. Esta disposición constituye un ejemplo de marco normativo en América Latina que regula los viajes internos de menores en transporte terrestre, estableciendo requisitos precisos de identidad, filiación y consentimiento[13].

De acuerdo con dicha resolución, los menores de seis a doce años solo pueden viajar acompañados por al menos uno de sus representantes legales o por un tercero previamente autorizado mediante documento fehaciente. Los adolescentes de trece a diecisiete años pueden viajar solos, únicamente si cuentan con autorización escrita otorgada por sus padres o tutores, acreditando el vínculo mediante acta o partida de nacimiento. La autorización debe emitirse ante fedatario público —notario, juez de paz u otra autoridad competente— y presentarse al momento de la compra del boleto o antes del embarque.

Las empresas de transporte, por su parte, en Argentina, están obligadas a verificar la identidad del menor y del acompañante, así como la autenticidad de la autorización, conservando un registro documental de cada viaje. La norma también prevé la posibilidad de un servicio especial de “Menor No Acompañado”, mediante el cual un miembro del personal de la empresa asume la custodia del menor durante todo el

[13] Ministerio de Transporte. (2016). Resolución 43-E/2016. Buenos Aires, Argentina. Recuperado de https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/260000-264999/264622/norma.htm

trayecto, hasta su entrega segura en destino, garantizando la comunicación permanente con los responsables legales.

Este modelo evidencia una buena práctica regional, pues combina la protección integral de la niñez con la operatividad comercial del transporte terrestre. Demuestra, además, que es viable establecer procedimientos administrativos de verificación y acompañamiento dentro del territorio nacional sin vulnerar la libertad de tránsito ni generar cargas desproporcionadas para las empresas transportistas.

En Brasil, el Estatuto da Criança e do Adolescente (Ley N.º 8.069 de 1990) establece en su artículo 83 una disposición expresa aplicable a los viajes internos dentro del país. Dicha norma prohíbe que niñas, niños y adolescentes menores de dieciséis años viajen fuera del distrito de su residencia sin la compañía de sus padres, tutores o sin autorización judicial o notarial expresa.

Además, el precepto en Brasil prevé que la autorización pueda extenderse a favor de ascendientes o familiares hasta el tercer grado, o de un adulto expresamente autorizado por los padres o tutores, con acreditación documental del parentesco o consentimiento.

Esta regulación, de carácter federal y vinculante para todas las empresas de transporte terrestre, ha sido interpretada por los tribunales brasileños como un mecanismo eficaz de protección frente a la sustracción y traslado irregular de menores, al imponer a los operadores la obligación de verificar la documentación antes del embarque. Su aplicación práctica demuestra que el control documental en los viajes internos constituye una medida legítima y proporcionada de protección

infantil, plenamente compatible con la libertad de tránsito y con el principio del interés superior del niño[14].

En Bolivia, el marco normativo en materia de protección infantil durante los desplazamientos internos se encuentra plenamente desarrollado tanto en la Ley N.º 548, Código Niña, Niño y Adolescente (2014)[15], como en su Reglamento aprobado mediante el Decreto Supremo N.º 2377 (2015)[16].

El artículo 188 de la Ley dispone que las Defensorías de la Niñez y Adolescencia tienen la atribución de "verificar en las terminales la documentación legal pertinente, en caso de viajes nacionales", lo que confiere a estas instancias una función activa de control y prevención frente a posibles riesgos de sustracción o trata.

Este mandato fue reglamentado de manera detallada en el Capítulo III "Viajes de niñas, niños y adolescentes" del Decreto Supremo N.º 2377, cuyos artículos 58 al 66 establecen un régimen obligatorio para todos los viajes interdepartamentales dentro del territorio boliviano.

El artículo 58 de esta Ley, dispone que, cuando los menores viajen solos o acompañados por familiares o terceros, deberán presentar una autorización escrita de ambos padres o tutores, cuya autenticidad es verificada por la Defensoría de la Niñez y Adolescencia antes de permitir el abordaje.

---

[14] Lei n.º 8.069, de 13 de julho de 1990. Estatuto da Criança e do Adolescente. Art. 83 (modificado pela Lei n.º 13.812, de 16 de março de 2019). Disponible en: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8069.htm

[15] Estado Plurinacional de Bolivia. (2014, 23 de julio). Ley N.º 548, Código Niña, Niño y Adolescente. Gaceta Oficial de Bolivia, N.º 664NEC. Recuperado de http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/normas/verGratis/152527

[16] [2] Estado Plurinacional de Bolivia. Decreto Supremo N.º 2377, Reglamento a la Ley N.º 548, Código Niña, Niño y Adolescente, 26 de mayo de 2015. Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia. Disponible en: https://www.lexivox.org/norms/BO-DS-2377.xhtml

El artículo 59, por su parte, complementa esta disposición al ordenar que dicha verificación documental se realice directamente en terminales terrestres, aéreas y puntos de control, ya sea por las Defensorías o, en su defecto, por la Policía Boliviana.

Por su parte, el artículo 65 impone a las empresas de transporte la obligación de registrar la identidad de cada niña, niño o adolescente en las listas de pasajeros y hojas de ruta, así como de informar de inmediato a la Defensoría o a la Policía en caso de detectar cualquier indicio de riesgo o irregularidad.

Este modelo normativo constituye, como se advierte, un esquemas avanzado en la región en materia de protección infantil en la movilidad terrestre, al integrar de forma coordinada las responsabilidades del Estado, las Defensorías y las empresas de transporte.

Bolivia, ha institucionalizado por ley y reglamento la obligación de control previo de identidad y consentimiento, garantizando que ningún menor viaje sin la debida autorización de sus padres o tutores y bajo mecanismos de supervisión formal.

En Perú, el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado mediante Decreto Supremo N.º 017-2009-MTC, establece obligaciones expresas para los transportistas interprovinciales respecto al traslado de niñas, niños y adolescentes dentro del territorio nacional.

El artículo 42.1.22 impone a las empresas de transporte la prohibición de vender boletos de viaje a menores de edad que no presenten su Documento Nacional de Identidad o partida de nacimiento, así como la autorización de viaje correspondiente

cuando aplique, constituyendo un requisito obligatorio de verificación antes del embarque.

De manera concordante, el artículo 77.1.12 impone a los propios usuarios la prohibición de adquirir pasajes o trasladar menores que no acrediten su identidad ni cuenten con la autorización exigida por la ley, generando un esquema de corresponsabilidad entre transportista y pasajero.

Estas disposiciones, junto con la fiscalización a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), constituyen un modelo normativo integral que garantiza la protección documental y preventiva de la niñez en los desplazamientos interprovinciales.

El caso peruano es igualmente relevante como un precedente más de derecho comparado, el cual, no delega la seguridad infantil a políticas empresariales voluntarias, sino que impone legalmente la obligación de verificar identidad y consentimiento, logrando así un sistema nacional uniforme de control en terminales terrestres.

Estas experiencias internacionales demuestran que la verificación documental y el control administrativo de la identidad y filiación de menores no constituyen una restricción a la libertad de tránsito, sino una medida de protección integral orientada a salvaguardar la seguridad y bienestar de la infancia.

Ahora bien, por lo que respecta al marco jurídico mexicano, el artículo 4° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos dispone que, en todas las

decisiones y actuaciones del Estado, deberá prevalecer el principio del interés superior de la niñez, garantizando la protección plena de sus derechos[17].

Asimismo, la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, en su artículo 13, fracción VIII, reconoce el derecho de las y los menores a una vida libre de violencia y a la integridad personal. Dicha norma impone sobre las autoridades federales, estatales y municipales, en el ámbito de sus respectivas competencias, la obligación de adoptar las medidas necesarias para garantizar estos derechos sin discriminación de ningún tipo o condición[18].

Por su parte, el artículo 47 de la citada Ley, impone a las autoridades de los tres órdenes de gobierno el deber de implementar medidas administrativas que auxilien en la prevención de cualquier situación que ponga en riesgo la integridad o seguridad de la niñez, incluyendo, por supuesto, en ello, su deber de prevenir frente a la corrupción de personas, la trata y el tráfico de menores. Aunado a ello, su artículo 114, establece que las autoridades de los tres órdenes de gobierno, en el ámbito de su competencia, deberán establecer y garantizar el cumplimiento de la política nacional en materia de derechos de niñas, niños y adolescentes y que las políticas públicas emprendidas deberán garantizar sus derechos, para lo cual deberán observar el interés superior de la niñez y asegurar la asignación prioritaria de recursos en términos de las disposiciones aplicables.

[17] México. (2025). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Última reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación el 15 de octubre de 2025. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. Recuperado de https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/cpeum.htm

[18] México. (2024). Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes. Última reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación el 24 de diciembre de 2024. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. Recuperado de https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGDNNA.pdf

En consecuencia, el marco jurídico nacional otorga pleno sustento constitucional y legal para que el Congreso de la Unión, así como las autoridades administrativas, emitan disposiciones que regulen la acreditación de filiación, identidad y consentimiento en los viajes terrestres de menores de edad, como medida preventiva que fortalezca la protección de sus derechos y garantice su seguridad durante los desplazamientos dentro y fuera del territorio estatal, reafirmando así el compromiso del Estado con la consolidación de un sistema de protección integral y efectivo en materia de derechos de la niñez y adolescencia.

Por todo lo expuesto, la presente iniciativa ha sido estructurada para fortalecer la protección de niñas, niños y adolescentes en los viajes realizados por autotransporte federal de pasajeros, mediante la incorporación de un protocolo mínimo de verificación documental aplicable aplicable en todos los casos, que asegure la identificación de niñas, niños y adolescentes que aborden el servicio, e incluya medidas reforzadas cuando viajen solos o acompañados por personas distintas de quienes ejerzan la patria potestad o tutela.

Esta medida busca cerrar un vacío normativo en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (LCPAF), dotando de certeza jurídica tanto a los permisionarios como a las autoridades responsables de la supervisión, y al mismo tiempo, armonizar la legislación en materia de transporte con los principios de protección integral y de interés superior de la niñez, establecidos en la Constitución y en la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes.

La propuesta se alinea con los estándares internacionales definidos por el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR) y por el Comité de los Derechos del Niño en su Observación General núm. 6 (2005), que distinguen

entre los “niños no acompañados” —aquellos que se encuentran separados de ambos padres y no están bajo el cuidado de ningún adulto— y los “niños separados”, es decir, quienes están separados de sus padres o tutores, pero acompañados por otro adulto que no ejerce su guarda legal[19].

No obstante, considerando el contexto nacional, se opta por una terminología más clara y funcional, al referirse a “niñas, niños y adolescentes que viajen solos o acompañados por personas distintas de quienes ejerzan la patria potestad o tutela”. Esta redacción resulta más comprensible y evita ambigüedades terminológicas ajenas a la práctica administrativa mexicana.

El nuevo artículo 62 Bis propuesto establece que los permisionarios del servicio de autotransporte federal de pasajeros deberán implementar un protocolo mínimo de verificación documental aplicable en todos los casos en que viajen niñas, niños o adolescentes, que garantice la identificación de las niñas, niños y adolescentes que aborden el servicio, así como de las personas adultas que los acompañen, y contemple medidas reforzadas cuando las y los menores viajen solos o acompañados por personas distintas de quienes ejerzan la patria potestad o tutela. Este protocolo deberá incluir, al menos:

a) la identificación oficial vigente del adulto acompañante;

b) el documento de identidad del menor (CURP, acta de nacimiento o pasaporte);

c) el consentimiento escrito simple de quien ejerza la patria potestad o tutela; y

[19] Comité de los Derechos del Niño & ACNUR. (2005). Observación general núm. 6: Trato de los menores no acompañados y separados de su familia fuera de su país de origen (CRC/GC/2005/6). Naciones Unidas.

d) un registro básico de cada caso, que deberá conservarse por un plazo de noventa días, exclusivamente para consulta de la autoridad competente y con pleno respeto a la protección de datos personales.

Asimismo, se prevé que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) emita los lineamientos técnicos y formatos modelo necesarios para estandarizar el procedimiento, capacitar al personal operativo y definir los criterios de excepción por situaciones de emergencia, tales como traslados gestionados por el Sistema DIF o las Procuradurías de Protección.

En atención al impacto diferenciado que enfrentan las niñas y adolescentes mujeres en los contextos de movilidad y transporte, la iniciativa incorpora expresamente la obligación de que los lineamientos técnicos que emita la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes se elaboren tomando en cuenta el principio de interés superior de niñas y niños, enfoque de derechos humanos y perspectiva de género e interseccionalidad. Con ello se garantiza que la capacitación del personal operativo, los formatos de autorización y los procedimientos de verificación contemplen medidas específicas de prevención y atención frente a los riesgos de violencia o trata que afectan de manera diferenciada a las niñas, adolescentes y otros grupos en situación de vulnerabilidad.

Por otro lado, la iniciativa reconoce que, en determinados supuestos, las niñas, niños y adolescentes pueden requerir viajar sin compañía de sus padres o tutores. En tales casos, se establece la obligación de contar con consentimiento escrito expreso y la posibilidad de que la SICT determine, mediante lineamientos, las condiciones bajo las cuales el viaje podrá realizarse.

Este esquema encuentra su antecedente en el ámbito aéreo, donde la Dirección General de Aeronáutica Civil y las aerolíneas aplican el Protocolo de Menores No Acompañados (UMNR), que dispone que los menores que viajan solos deben ser acompañados en todo momento por personal designado de la aerolínea, desde su entrega por los padres hasta su recepción en destino.

De forma análoga, se busca que el autotransporte federal implemente un modelo de acompañamiento y custodia que garantice la seguridad del menor durante todo el trayecto, evitando que quede desprotegido ante posibles riesgos o retrasos. La determinación de las edades mínimas permitidas para viajar sin un familiar y de los casos en que el traslado deba rechazarse corresponderá a los lineamientos que emita la SICT, conforme al principio del interés superior de la niñez.

Finalmente, sobre la justificación técnica y ubicación normativa, es importante resaltar que la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal regula directamente las obligaciones de los permisionarios en materia de prestación del servicio de transporte y seguridad de los pasajeros.

El Título Sexto, Capítulo I, “De la responsabilidad en los caminos, puentes y autotransporte de pasajeros y turismo”, concentra las obligaciones de protección hacia los usuarios y establece el régimen de responsabilidad del prestador del servicio, razón por la cual constituye el lugar idóneo para incorporar el nuevo artículo 62 Bis.

Además, la técnica legislativa lo permite, dado que la propia ley ya cuenta con numerales “bis” y “ter” en esa sección (como los artículos 63 Bis y 63 Ter). Su inclusión en este apartado refuerza la lógica de responsabilidad del permisionario

hacia los pasajeros, en especial hacia los menores de edad, sin generar duplicidades ni interferir con los procedimientos de inspección previstos en el Título Séptimo.

Finalmente, para garantizar una aplicación efectiva de la disposición propuesta, se prevé que el incumplimiento a las obligaciones establecidas por este nuevo artículo 62 Bis y en los lineamientos que, en su momento, de él deriven, será sancionado conforme a lo dispuesto en la propia Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y demás disposiciones aplicables. De esta manera, se respeta el principio de legalidad administrativa sancionadora, mientras que se establece que los lineamientos técnicos que en su momento emita la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes habrán de establecer los mecanismos de supervisión y los criterios para la determinación del grado de incumplimiento, sin generar sanciones autónomas.

Con ello, se pretende dotar a la autoridad competente de herramientas normativas y operativas suficientes para vigilar el cumplimiento del protocolo y asegurar que las medidas previstas en la presente iniciativa se conviertan en una protección real y efectiva de los derechos de niñas, niños y adolescentes en los servicios de autotransporte federal de pasajeros.

Para una mayor claridad y comprensión del alcance de la presente propuesta, se incorpora a continuación el cuadro comparativo que contrasta el texto vigente de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal con el texto propuesto:

Propuesta de reforma:

Texto vigente	Texto propuesto
TITULO SEXTO DE LA RESPONSABILIDAD CAPITULO I DE LA RESPONSABILIDAD EN LOS CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS Y TURISMO	**Sin modificaciones, únicamente para efectos ilustrativos.**
Artículo 62.- Los concesionarios a que se refiere esta Ley están obligados a proteger a los usuarios en los caminos y puentes por los daños que puedan sufrir con motivo de su uso. Asimismo, los permisionarios de autotransporte de pasajeros y turismo protegerán a los viajeros y su equipaje por los daños que sufran con motivo de la prestación del servicio. La garantía que al efecto se establezca deberá ser suficiente para que el concesionario ampare al usuario de la vía durante el trayecto de la misma, y el permisionario a los viajeros desde que aborden hasta que desciendan del vehículo.	**Sin modificaciones, únicamente para efectos ilustrativos.**

Los concesionarios y permisionarios deberán otorgar esta garantía en los términos que establezca el reglamento respectivo. para operar en carreteras de jurisdicción federal.	
Sin correlativo	**Artículo 62 Bis.-** **Toda niña, niño o adolescente deberá ser identificada o identificado previamente al abordaje del servicio de autotransporte federal de pasajeros, aún cuando viaje en compañía de quienes ejerzan la patria potestad o tutela.** **Los permisionarios del servicio de autotransporte federal de pasajeros deberán implementar un protocolo mínimo de verificación documental aplicable en todos los casos en que niñas, niños o adolescentes pretendan viajar, que asegure su identificación y establezca medidas adicionales cuando se dispongan a hacerlo solos o acompañados por personas distintas de quienes ejerzan la patria potestad o tutela.** **En los casos de niñas, niños o adolescentes que viajen solos, el viaje únicamente podrá realizarse cuando exista consentimiento escrito de quien ejerza la patria potestad o tutela, y en los términos de los lineamientos que para tal efecto emita la Secretaría de**

	Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, procurando garantizar su seguridad y la comunicación oportuna con sus familiares o tutores. **El protocolo deberá incluir, al menos:** **a) Identificación oficial vigente de la persona adulta acompañante;** **b) Documento de identidad de la o el menor, que podrá ser la Clave Única de Registro de Población, el acta de nacimiento o el pasaporte, en original o copia simple;** **c) Consentimiento escrito simple de quien ejerza la patria potestad o tutela, con nombre de la o el menor, ruta, fecha y datos de la persona acompañante, o la autorización correspondiente cuando la o el menor viaje solo; y** **d) Registro básico de cada caso, resguardado por el permisionario por un plazo máximo de noventa días, a efecto de su consulta por la autoridad competente, garantizando en todo momento la protección de datos personales.** **La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes emitirá los lineamientos técnicos aplicables a fin de estandarizar dichos procedimientos, incluyendo formatos modelo, mecanismos de capacitación al personal de taquillas y de las áreas de ascenso y descenso de pasajeros en las**

	terminales de origen y destino, así como supuestos de excepción por causas de emergencia acreditadas por las Procuradurías de Protección de Niñas, Niños y Adolescentes o el Sistema Nacional para el Desarrollo Integral de la Familia. **Dichos lineamientos deberán elaborarse tomando en consideración el principio del interés superior de la niñez, con enfoque de derechos humanos, perspectiva de género e interseccionalidad, procurando especial atención a las niñas y adolescentes, así como a quienes pertenezcan a pueblos indígenas, comunidades afromexicanas o se encuentren en situación de vulnerabilidad.** **En los casos en que no se cumplan los requisitos previstos en este artículo, el permisionario deberá negar el abordaje, procurando orientar a las personas responsables sobre la forma de subsanar el requisito.** **Cuando existan indicios de riesgo o vulneración a la seguridad de la o el menor, el permisionario deberá informar de inmediato a la autoridad competente en materia de protección de niñas, niños y adolescentes.** **La Secretaría establecerá, en los lineamientos técnicos correspondientes, los criterios y procedimientos para la detección y comunicación de estos casos, así como la capacitación del personal encargado y la coordinación con las autoridades competentes en materia de protección de niñas, niños y adolescentes.**

	El incumplimiento a las obligaciones establecidas en este artículo y en los lineamientos que de él deriven, será sancionado por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes conforme a lo dispuesto en la presente Ley y demás disposiciones aplicables. Los lineamientos técnicos podrán establecer los mecanismos de supervisión y criterios para la determinación del grado de incumplimiento.
Artículo 63.- Las personas físicas y morales autorizadas por los gobiernos de las entidades federativas para operar autotransporte público de pasajeros, y que utilicen tramos de las vías de jurisdicción federal, garantizarán su responsabilidad, en los términos de este capítulo, por los daños que puedan sufrir los pasajeros que transporten, sin perjuicio de que satisfagan los requisitos y condiciones	**Sin modificaciones, únicamente para efectos ilustrativos.**
Sin correlativo	**Artículos Transitorios** **Primero. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.**

	Segundo. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes contará con un plazo de ciento ochenta días naturales para expedir los lineamientos técnicos a que se refiere el artículo 62 Bis de esta Ley. **Tercero. Los permisionarios de autotransporte federal de pasajeros deberán adecuar sus reglamentos internos y protocolos de operación a lo dispuesto en el artículo 62 Bis, dentro de los noventa días siguientes a la entrada en vigor de los lineamientos expedidos por la Secretaría.**

Por todo lo anterior, me permito someter a consideración de esta Soberanía la presente Iniciativa con Proyecto de:

DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN ARTÍCULO 62 BIS A LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL.

ÚNICO.- Se adiciona un artículo 62 Bis a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 62 Bis.-

Toda niña, niño o adolescente deberá ser identificada o identificado previamente al abordaje del servicio de autotransporte federal de pasajeros, aun cuando viaje en compañía de quienes ejerzan la patria potestad o tutela.

Los permisionarios del servicio de autotransporte federal de pasajeros deberán implementar un protocolo mínimo de verificación documental aplicable en todos los casos en que niñas, niños o adolescentes pretendan viajar, que asegure su identificación y establezca medidas adicionales cuando se dispongan a hacerlo solos o acompañados por personas distintas de quienes ejerzan la patria potestad o tutela.

En los casos de niñas, niños o adolescentes que viajen solos, el viaje únicamente podrá realizarse cuando exista consentimiento escrito de quien ejerza la patria potestad o tutela, y bajo las condiciones que establezcan los lineamientos que emita la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, procurando garantizar su seguridad y la comunicación oportuna con sus familiares o tutores.

El protocolo deberá incluir, al menos:

a) Identificación oficial vigente del adulto acompañante;

b) Documento de identidad de la o el menor, que podrá ser la Clave Única de Registro de Población, el acta de nacimiento o el pasaporte, en original o copia simple;

c) Consentimiento escrito simple de quien ejerza la patria potestad o tutela, con nombre de la o el menor, ruta, fecha y datos de la persona acompañante, o la autorización correspondiente cuando la o el menor viaje solo; y

d) Registro básico de cada caso, resguardado por el permisionario por un plazo máximo de noventa días, a efecto de su consulta por la autoridad competente, garantizando en todo momento la protección de datos personales.

La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes emitirá los lineamientos técnicos aplicables a fin de estandarizar dichos procedimientos, incluyendo formatos modelo, mecanismos de capacitación al personal de taquillas y de las áreas de ascenso y descenso de pasajeros en las terminales de origen y destino, así como supuestos de excepción por causas de emergencia acreditadas por las Procuradurías de Protección de Niñas, Niños y Adolescentes o el Sistema Nacional para el Desarrollo Integral de la Familia.

Dichos lineamientos deberán elaborarse tomando en consideración el principio del interés superior de la niñez, con enfoque de derechos humanos, perspectiva de género e interseccionalidad, procurando especial atención a las niñas y adolescentes, así como a quienes pertenezcan a pueblos indígenas, comunidades afromexicanas o se encuentren en situación de vulnerabilidad.

En los casos en que no se cumplan los requisitos previstos en este artículo, el permisionario deberá negar el abordaje, procurando orientar a las personas responsables sobre la forma de subsanar el requisito.

Cuando existan indicios de riesgo o vulneración a la seguridad de la o el menor, el permisionario deberá informar de inmediato a la autoridad competente en materia de protección de niñas, niños y adolescentes.

La Secretaría establecerá, en los lineamientos técnicos correspondientes, los criterios y procedimientos para la detección y comunicación de estos casos, así como la capacitación del personal encargado y la coordinación con las autoridades competentes en materia de protección de niñas, niños y adolescentes.

El incumplimiento a las obligaciones establecidas en este artículo y en los lineamientos que de él deriven será sancionado por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes conforme a lo dispuesto en la presente Ley y demás disposiciones aplicables. Los lineamientos técnicos podrán establecer los mecanismos de supervisión y criterios para la determinación del grado de incumplimiento.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

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

Segundo. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes deberá emitir los lineamientos técnicos a que se refiere el artículo 62 Bis dentro de los noventa días siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto.

Tercero. Los permisionarios del servicio de autotransporte federal de pasajeros deberán adecuar sus reglamentos internos y protocolos de operación a lo dispuesto

en el artículo 62 Bis dentro de los noventa días siguientes a la publicación de dichos lineamientos.

Ciudad de México a 2 de febrero de 2026.

DIP. FED. MARIANA BENITEZ TIBURCIO

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 Iraís 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/**