



Diario de los Debates

ÓRGANO OFICIAL DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS
DEL CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Primer Periodo de Sesiones Ordinarias del Segundo Año de Ejercicio

Director General de Crónica y Gaceta Parlamentaria Gilberto Becerril Olivares	Presidenta Diputada Kenia López Rabadán	Directora del Diario de los Debates Eugenia García Gómez
Año II	Ciudad de México, martes 7 de octubre de 2025	Sesión 17 Apéndice II

SUMARIO

INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO

LEY AGRARIA

Del diputado Ricardo Sóstenes Mejía Berdeja, del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, la iniciativa con proyecto de decreto que reforma y adiciona los artículos 80, 84 y 156 de la Ley Agraria. 3

LEY GENERAL DE EDUCACIÓN

Del diputado Mario Miguel Carrillo Cubillas, del Grupo Parlamentario de Morena, la iniciativa con proyecto de decreto que reforma el artículo 13 de la Ley General de Educación. 29

LEY SOBRE EL ESCUDO, LA BANDERA Y EL HIMNO NACIONALES

Del diputado Mario Miguel Carrillo Cubillas, del Grupo Parlamentario de Morena, la iniciativa con proyecto de decreto que reforma diversas disposiciones de la Ley sobre el Escudo, la Bandera y el Himno Nacionales. 55

LEY DE COORDINACIÓN FISCAL Y LEY GENERAL DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD PÚBLICA

De la diputada Carmen Rocío González Alonso y las diputadas y los diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, la iniciativa con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Coordinación Fiscal y de la Ley General del Sistema Nacional de Seguridad Pública. 77

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

De las diputadas Nora Merino Escamilla, del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, y Patricia Mercado Castro, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, la iniciativa con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de seguro obligatorio de responsabilidad civil. 100

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 80, 84 Y 156 DE LA LEY AGRARIA, EN MATERIA DE COMBATE A LA CORRUPCIÓN.

El que suscribe, diputado Ricardo Mejía Berdeja, integrante del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo en la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración del pleno de esta honorable Asamblea, la siguiente iniciativa con proyecto de decreto que se **reforma el artículo 80, 84 y 156 de la Ley Agraria**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Planteamiento del Problema

La Sedatu ha detectado casos de venta ilegal de terrenos nacionales que no siguieron el procedimiento previsto en la Ley Agraria en materia de ordenamiento de la propiedad rural, en los que incluso se ha llegado a falsificar títulos de propiedad y documentos supuestamente oficiales.¹

¹ Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Combate Sedatu venta ilegal de terrenos nacionales, Comunicado, 16 de mayo de 2022, [en línea] <https://www.gob.mx/sedatu/prensa/combate-sedatu-venta-ilegal-de-terrenos-nacionales> [Fecha de consulta: 27 de agosto de 2025]

El notariado mexicano, como institución de interés público,² tiene la encomienda de dotar de certeza y seguridad jurídica a los actos de las personas; sin embargo, los vacíos normativos, la discrecionalidad en sus actuaciones y la falta de controles efectivos han derivado en un terreno fértil para prácticas indebidas y abusos de poder.

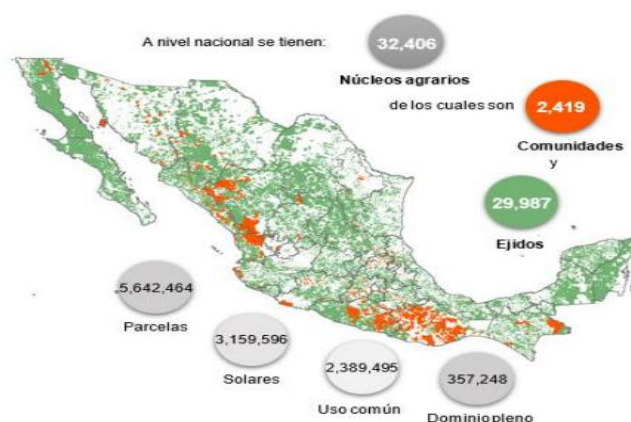
No se trata únicamente de una desviación administrativa: es un sistema de impunidad y privilegio que ha permitido el crecimiento desmedido y fuera de norma de proyectos de urbanización, despojo de inmuebles mediante esquemas fraudulentos. Es necesario poner foco en la utilización del notariado para encubrir operaciones donde la propiedad ejidal que pasa dominio pleno es enajenada en cantidades absurdas con relación al beneficio económico que las inmobiliarias obtienen, y el uso del suelo como instrumento de enriquecimiento privado por parte de funcionarios y otros actores coludidos.

La experiencia estatal

En el territorio mexicano la distribución de la propiedad social cuenta con **32,406 núcleos agrarios**, es administrada por el Registro Agrario Nacional (RAN), clasificándose en ejidos y comunidades. Los núcleos

² Cfr., Cámara de Diputados, artículo 28 de la Ley Agraria, [en línea]
<https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LAgra.pdf> [Fecha de consulta: 27 de agosto de 2025]

agrarios a su interior están compuestos por parcelas, tierras de uso común, asentamientos humanos, solares y dominio pleno.³



Fuente: Información entregada por el Registro Agrario Nacional. Corte 31 de diciembre de 2021.

Quintana Roo

Durante la administración del priista Roberto Borge Ángulo en Quintana Roo, unos operadores suyos despojaron de sus inmuebles a diversas empresas en esquemas que implicaron juicios amañados y la complicidad de Yolanda Solís Olveres, “una notaría aliada” del mandatario, suplente en la Notaría 22 en el estado.⁴

Coahuila

Los señalamientos contra Manolo Jiménez Salinas, exalcalde de Saltillo y actual gobernador de Coahuila, revelan otro modus operandi: contratos otorgados a constructoras vinculadas directamente con

³ INEGI, Memoria, “La mujer en los datos del Campo Mexicano”, Tribunales Agrarios, publicado el 30 de mayo de 2022, p. 33 [en línea] <https://www.tribunalesagrarios.gob.mx/ta/wp-content/uploads/2023/06/memoria-lamujerenelcampomexicano.pdf> [Fecha de consulta: 27 de agosto de 2025]

⁴ Óp. Cít., Mathieu Tourliere, “Al descubierto los vicios y complicidades en el gremio de los not[arios]”

familiares y amigos del funcionario. Se reportan empresas beneficiadas como **Verjip Constructores Inmobiliaria, Urbanizaciones y Desarrollos Inmobiliarios Dimasa y JISA Bienes Raíces**, ligadas familiares directos del gobernador, quienes han suscrito contratos **millonarios**.⁵

“Algunos estados tienen más superficie agraria (como **Oaxaca, Nayarit, Veracruz, Chiapas, Baja California o Morelos**); pero ninguno, incluso la **Ciudad de México**, puede decir que no cuenta con propiedad ejidal y comunal. De ahí la importancia de conocer el derecho agrario y las normas que lo regulan”.⁶

La evidencia demuestra que la dinámica de un "cártel inmobiliario" implica prácticas ilegales como **juicios amañados y especulación con tierras ejidales (entiéndase venta ilegal o despojo de tierras en núcleos ejidales y comunales del país)**,⁷ muchas veces en complicidad con **notarios públicos**, lo cual representa un impacto con efectos negativos en:

⁵ Cfr., Gutiérrez Rodrigo, Infoabe, “El patrimonio de Manolo Jiménez: entre terrenos donados y empresas con contratos públicos”, publicado el 6 de junio de [en línea] <https://www.infobae.com/mexico/2023/01/18/el-patrimonio-de-manolo-jimenez-entre-terrenos-donados-y-empresas-con-contratos-publicos/> [Fecha de consulta: 27 de agosto de 2025]

⁶ Escobar Samanta, El economista, “Ejidales y comunidades agrarias poseen 60% de la tierra necesaria para el crecimiento urbano”, publicado el 20 de octubre de 2023, [En línea] <https://www.eleconomista.com.mx/econohabitat/Ejidales-y-comunidades-agrarias-poseen-60-de-la-tierra-necesaria-para-el-crecimiento-urbano-20231019-0110.html> [Fecha de consulta: 27 de agosto de 2025]

⁷ SEDATU, Defensa de derechos, territorios de ejidos, comunidades y pueblos originarios, pilares de la Política Nacional Agraria, Comunicado 176/2019 [En línea] <https://www.gob.mx/sedatu/prensa/defensa-de-derechos-territorios-de-ejidos-comunidades-y-pueblos-originarios-pilares-de-la-politica-nacional-agraria> [Fecha de consulta: 27 de agosto de 2025]

- **El valor de la propiedad ejidal** al abaratar los costos de las parcelas, cuando la Procuraduría Agraria u otras autoridades interviene con vicios ocultos en la enajenación.
- **El orden urbano** al propiciar construcciones sin planificación ni infraestructura adecuada que puede tener graves consecuencias.
- **Los recursos públicos**, al desviar fondos mediante actos jurídicos simulados.
- **Los derechos de grupos en situación de vulnerabilidad**, especialmente personas adultas mayores, con enfermedades crónicas o mentales, mujeres jefas de familia, con discapacidad, pueblos indígenas y personas en condición de pobreza, quienes enfrentan obstáculos adicionales durante procesos judiciales y en el acceso a servicios legales.

El **problema agrario urbano** claramente focalizado en una interacción entre la aplicación de la **Ley Agraria, el uso de suelo y la circulación de la tierra**. La mayor parte de las controversias están en las regiones más cercanas a zonas urbanas y turísticas”.⁸

Existe una falsa idea de que la tierra ejidal o comunal es difícil para concretar **proyectos inmobiliarios**, no lo es. Si bien, tratamos con sujetos colectivos, sólo hay que seguir las reglas que, básicamente, tienen dos premisas: **hablar con las asambleas y pagar precios**

⁸ Óp. Cít., Escobar Samanta, “Ejidotes y comunidades agrarias poseen 60% de la tierra necesaria para el crecimiento urbano”, El economista, Entrevista a Maribel Concepción Méndez.

justos por la tierra. Ese es el mejor blindaje jurídico. Es indispensable prevenir la especulación y los actos de corrupción al interior de los núcleos agrarios y de las instituciones.⁹

Problemática desde la Perspectiva de Género

Las mujeres en los territorios rurales integran el grupo más desfavorecido e invisibilizado, ya que viven entre desigualdades e inequidades sociales que continúan perpetuando su acceso diferenciado a oportunidades como los son: la propiedad de la tierra, educación, créditos, asistencia técnica, ingreso, servicios de salud sexual y reproductiva, así como a una menor participación en la toma de decisiones.¹⁰

De acuerdo con datos señalados por el Registro Agrario Nacional (RAN):

1. En México, de los núcleos agrarios certificados —es decir, del número de sujetos con calidad de ejidatario, posesionario, comunero o avecindado—se desprende que, de un total de **5,024,122** que cuentan con un certificado parcelario o de uso común vigente, solamente **1,340,702 son mujeres**. Es decir, una **cifra bastante menor al 50%** que debería corresponder. De **5,024,000, sólo 1,340,702 son mujeres**, dice el Registro Agrario Nacional.
2. Haciendo un comparativo de las cifras previas con las estadísticas del RAN del año 2016, podemos observar que, de los núcleos agrarios certificados, del total de **2,995,019 ejidatarios, sólo 615,000 son mujeres**.

⁹ *Idem.*

¹⁰ *Óp. Cít.*, INEGI, Memoria, “La mujer en los datos del Campo Mexicano”, p. 2

Esto implica 20.54% a diferencia del año 2021, en el cual 25% son mujeres. Si comparamos de 2016 a 2021, se **ha incrementado el número de mujeres, pero ha sido muy marginal, apenas el 4%.**

3. De los **2,969,034** sujetos agrarios que han depositado su lista de sucesión en el RAN, **2,157,694 son hombres y 811,340 son mujeres.** Es decir, **72.67% son hombres y 27% mujeres.**

En la actualidad, las **mujeres** en los ejidos y comunidades representan, en promedio, el **27% de personas con derechos agrarios vigentes**, en tanto que el **73%, son hombres.** De acuerdo con el Registro Agrario Nacional, 25% son ejidatarias, 29% posesionarias, 29% comuneras y 32% vecindadas, **(Tabla 1).**¹¹

Tabla 1. Mujeres como personas con derechos agrarios

Calidad	Porcentaje absoluto (millones de personas)	Porcentaje	
		Hombres	Mujeres
Ejidatarias	3.4	75	25
Comuneras	1	71	29
Posesionarias	0.6	71	29
Avecindadas	0.1	68	32

Estos datos son reveladores de la brecha de desigualdad que pesa sobre las mujeres rurales, el rezago en que viven, la situación de pobreza y de pobreza extrema que padecen, además de la carencia de educación, de servicios de salud y de otros servicios básicos.¹²

¹¹ *Ibidem.*, p. 6

¹² *Idem.*

Es por ello, que la función notarial debe incorporar la perspectiva de género, garantizando mecanismos de información, protección y asistencia en actos relacionados sus ejidos o los mecanismos para acceder a ellos.

Modelos Comparados

Colombia

La Constitución de 1991 reconoce la **propiedad colectiva de comunidades indígenas y afrodescendientes** sobre sus territorios ancestrales.

Para **Colombia** los mecanismos anticorrupción que podemos encontrar en la materia son:

- La **Superintendencia de Notariado y Registro** debe verificar la legalidad de las escrituras que involucren territorios colectivos.¹³
- Se creó el **SIPLAFT** (Sistema Integral de Prevención de Lavado de Activos en Notarías), que obliga a los notarios a reportar operaciones sospechosas.¹⁴

¹³ Superintendencia de Notariado y Registro, “Procedimiento de protección registral de derechos patrimoniales sobre territorios de comunidades indígenas y negras. (ruta étnica)”, Prosperidad para todos, publicado el 21 de noviembre de 2013, p. 4, [en línea] <https://servicios.supernotariado.gov.co/files/content/instrucciones/2013/88728-instruadm09de2013.pdf> [Fecha de consulta: 27 de agosto de 2025]

¹⁴ Superintendencia de Notariado y Registro, “Procedimiento de protección registral de derechos patrimoniales sobre territorios de comunidades indígenas y negras. (ruta étnica)”, Circular 89, publicado el 17 de septiembre de 2013, p. 62, [en línea] <https://servicios.supernotariado.gov.co/files/snrcirculares/circular-089-2024040485022.pdf> [Fecha de consulta: 02 de septiembre de 2025]

La **relevancia** de este modelo para **México** estriba en la posibilidad de vincular a notarios y registros con **sistemas de prevención de operaciones ilícitas** en territorios ejidales y comunidades.

Estos modelos muestran evidencia de como la digitalización, la vigilancia centralizada y la sanción efectiva constituyen elementos indispensables para la prevención de la corrupción inmobiliaria.

Guatemala

Existe un reconocimiento constitucional a la protección a las tierras y las cooperativas agrícolas indígenas, quienes gozarán de protección especial del Estado, asistencia crediticia y de técnica preferencial, que garanticen su posesión y desarrollo.¹⁵

Además, organizaciones como la **Defensoría de la Mujer Indígena (DEMI)** participan en defensa de los derechos patrimoniales.¹⁶

La relevancia para **México** se refuerza en la necesidad de un **acompañamiento institucional gratuito, profesional e integro**, como propuesta para fortalecer el papel de la Procuraduría Agraria.

¹⁵ Asamblea Nacional Constituyente, Constitución Política de la República de Guatemala, artículo 67, [en línea] <https://www.cijc.org/es/NuestrasConstituciones/GUATEMALA-Constitucion.pdf> [Fecha de consulta: 03 de septiembre de 2025]

¹⁶ Gobierno de la República de Guatemala, “Defensoría de la Mujer Indígena (DEMI)”, [en línea] <https://www.demi.gob.gt/> [Fecha de consulta: 03 de septiembre de 2025]

Canadá

Mediante la Gestión de Tierras de las Primeras Naciones (**First Nations Land Management Act**), las comunidades indígenas administran directamente sus tierras, con la obligación de que cualquier disposición patrimonial sea aprobada tanto por el consejo comunitario como por votación de los miembros.¹⁷

La comparación internacional permite observar un **denominador común**: los Estados han implementado **sistemas de acompañamiento obligatorio, consulta comunitaria, registros especiales para detectar operaciones sospechosas y protocolos de transparencia notarial**, en pro de proteger a los sujetos agrarios de fraudes y prácticas corruptas.

En consecuencia, la presente iniciativa se nutre de dichas experiencias para la disposición de tierras ejidales y comunales cuenten con el **debido acompañamiento obligatorio de la Procuraduría Agraria** y la **obligación para los fedatarios de dar aviso al Registro Agrario Nacional**, respecto de la inscripción de cualquier acto traslativo de dominio para la verificación de los requisitos legales, garantizando así certeza jurídica, prevención de la corrupción y protección de los derechos colectivos.

¹⁷ Government of Canadá, "Gestión de tierras de las Primeras Naciones", [en línea] <https://www.sac-isc.gc.ca/eng/1327090675492/1611953585165#chp1> [Fecha de consulta: 27 de agosto de 2025]

Tratados Internacionales

México ha ratificado instrumentos internacionales que lo obligan a adoptar medidas contra la corrupción y a garantizar la seguridad jurídica de la propiedad:

- **Convención sobre la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW)**

La recomendación **No. 34 (2016)**: enfatiza el importante aporte de mujeres rurales y la necesidad de proteger sus derechos frente a formas múltiples de discriminación y obstáculos legales.¹⁸

Este mecanismo reconoce su rol como defensoras del territorio, del agua y la naturaleza, e insta a los Estados a proteger esos derechos ante fenómenos de urbanización masiva.

Al incorporar la **perspectiva de género en la función notarial**, se reconoce que las mujeres enfrentan mayores barreras, además de riesgos en la defensa de sus derechos patrimoniales y se alcanza uno de los objetivos centrales para la CEDAW.

- **Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible**

En particular, si atendemos a la metas ODS 5 (Igualdad de género), entre otras, está el asegurar la participación plena y efectiva de las

¹⁸ Cfr., Naciones Unidas, Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer, Asamblea General en su resolución 34/180, 1979, p. 7 [en línea] https://www.ohchr.org/sites/default/files/cedaw_SP.pdf [Fecha de consulta: 27 de agosto de 2025]

mujeres, y la igualdad de oportunidades de liderazgo en todos los niveles decisorios de la vida política, económica y pública, así como emprender reformas que otorguen a las mujeres la igualdad de derechos en recursos económicos, así como acceso a la propiedad y el control de la tierra.¹⁹

La Agenda 2030 obliga a México a alinear sus políticas públicas y legislación con estos compromisos, en particular, **con el cumplimiento de las metas ODS 5, sobre igualdad de género.**

Criterios de la Suprema Corte de Justicia de la Nación

- **Tesis: 2a./J. 194/2016 (10a.).** Tratándose del cónyuge del ejidatario, se concluye que no tiene impedimento para adquirir por prescripción los derechos parcelarios de su consorte, siempre que cumpla con los requisitos legales correspondientes y con la condición relativa a que ese derecho pueda ejercerlo una vez que exista abandono, ausencia o fallezca el cónyuge ejidatario, de modo que el plazo para la actualización de dicha figura empezará a partir de que este último ya no esté.²⁰

El reconocimiento que realizan los Tribunales Agrarios mediante sentencias se da fundamentalmente en la resolución de juicios agrarios

¹⁹ *Idem.*

²⁰ Cfr., Suprema Corte de Justicia de la Nación, Registro 2013376 [en línea] <https://bj.scjn.gob.mx/documento/tesis/2024023> [Fecha de consulta: 28 de agosto de 2025]

de sucesión de derechos y prescripción de derechos parcelarios (incluso entre consortes), como lo prevé la presente jurisprudencia.²¹

- La **Tesis III.4o.C.49 Décima época**. Establece que debe garantizarse la perspectiva de género en los procedimientos que afecten derechos patrimoniales, en un contexto de desigualdad por condiciones de género y se atendieron estándares de derechos humanos para asegurar condiciones de igualdad entre hombres y mujeres en relación con los derechos de propiedad y disposición de bienes de las cónyuges mujeres.²²
- **Tesis: V.1o.P.A. J/1 (10a.)**. Sostiene que una asamblea convocada debidamente, para el cambio de régimen comunal a ejidal, donde los integrantes de la comunidad lo aprobaron en presencia de un **visitador agrario, como representante de la Procuraduría Agraria, y ante la fe de un notario público**, ese documento es de fecha cierta, por lo que es suficiente para acreditar el interés jurídico del ejido en el amparo y, para ese fin, **no obsta su falta de inscripción en el Registro Agrario Nacional**.²³

Esta jurisprudencia deja en evidencia el papel tan importante que juegan los representantes de la Procuraduría Agraria, ante la fe de

²¹ *Óp. Cít.*, INEGI, Memoria, “La mujer en los datos del Campo Mexicano”, p. 11

²² *Cfr.*, Suprema Corte de Justicia de la Nación, Registro digital: 2024023 [en línea] <https://bj.scjn.gob.mx/documento/tesis/2024023> [Fecha de consulta: 28 de agosto de 2025]

²³ *Cfr.*, Suprema Corte de Justicia de la Nación, Registro digital: 2017510 [en línea] <https://bj.scjn.gob.mx/documento/tesis/2024023> [Fecha de consulta: 2 de septiembre de 2025]

un notario público, por lo cuál es de suma importancia blindar su papel frente a todo acto de corrupción relacionado con los núcleos agrarios.

Legislación Nacional

La corrupción inmobiliaria no solo representa un fenómeno delictivo con impactos políticos, económicos y sociales, sino que también constituye una violación directa a diversos principios y derechos consagrados constitucionalmente, lo cual exige una respuesta legislativa proporcional y específica.

La colusión entre autoridades, fedatarios y particulares para alterar registros o ejecutar despojos patrimoniales infringe el **derecho de protección a las posesiones de las personas**, contemplado en el **artículo 16 constitucional**. Esta práctica afecta la integridad del domicilio, la propiedad y el patrimonio.²⁴

La utilización de documentos falsos o alterados, así como la omisión deliberada de verificación registral por parte de notarios, constituye una transgresión directa al principio de legalidad. Las **víctimas de estas prácticas pierden derechos patrimoniales sin el debido proceso**,²⁵ en contravención del **artículo 17 constitucional**.

²⁴ *Ibidem.*, CPEUM, artículo 16 tercer párrafo

²⁵ *Ibidem.*, CPEUM, artículo 17 tercer párrafo

Por excelencia **el artículo 27 constitucional**, establece la **función social de la propiedad**.²⁶ La corrupción que facilita la conversión fraudulenta de tierras ejidales en propiedad privada, a través de mecanismos notariales irregulares, esto atenta contra ese **derecho primigenio que se conserva desde la Constitución de 1917**, resultado de lucha y exigencia en contra de los latifundios en nuestro país.

Estos hechos privan a las comunidades rurales y ejidales de su **derecho al territorio** mediante prácticas ilegales.

En virtud de lo anterior, las **Leyes locales de Notariado** regulan la función fedataria con un enfoque principalmente procedimental, pero no incluye mecanismos de control anticorrupción específicos.

Por otro lado, la **Ley Federal para la Prevención e Identificación de Operaciones con Recursos de Procedencia Ilícita** establece obligaciones de los notarios, pero carece de un marco integral anticorrupción.²⁷

La fracción IV del Reglamento Interior de la Procuraduría Agraria establece lo siguiente:

²⁶ *Ibidem.*, CPEUM, artículo 27

²⁷ *Cfr.*, Cámara de Diputados, artículo 17, Fracción XII, inciso A de la Ley Federal para la Prevención e Identificación de Operaciones con Recursos de Procedencia Ilícita, [en línea] https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LFPIORPI_200521.pdf [Fecha de consulta: 27 de agosto de 2025]

La Procuraduría, para el logro de sus objetivos, tiene las atribuciones siguientes:

“IV. Asesorar a las y los sujetos agrarios sobre las **consultas jurídicas relativas a la realización de actos jurídicos que se celebren entre sujetos agrarios, individuales o colectivos**, o entre estos con terceras partes, cuando dichos actos se encuentren regulados por la Ley o previstos en otras leyes que incidan en el **ejercicio de sus derechos agrarios**,”

Si bien esta fracción ya incorpora dentro de las atribuciones de la Procuraduría Agraria brindar consultas jurídicas, resulta de suma trascendencia que esta Procuraduría pueda **verificar la legalidad del procedimiento, el respeto a los derechos de los sujetos agrarios y la congruencia del precio de venta con el avalúo correspondiente**, para evitar vicios ocultos y casos de corrupción.

Sumado a ello, la **Ley Agraria** establece en su **artículo 156** la obligación de notarios y registros públicos de la propiedad de dar aviso al Registro Agrario Nacional, respecto de las operaciones de conversión de propiedades ejidales a dominio pleno.²⁸ No obstante, es un artículo queda insuficiente ante la realidad del país, en la que México se ha vuelto una nación preponderantemente urbana, esto de acuerdo con datos del INEGI,²⁹ lo cual no significa que en un futuro nuestro país será

²⁸ Óp. Cit., Cfr., Cámara de Diputados, artículo 156 de la Ley Agraria

²⁹ INEGI, Usa la estadística y la geografía para descubrir México, Población rural y urbana, México, en 2020, 79 de cada 100 personas vivían en zonas urbanas, [en línea] https://beta.cuentame.inegi.org.mx/descubre/poblacion/rural_urbana/#:~:text=Poblaci%C3%B3n%20rural%20y%20urbana,donde%20vives%20tiene%20caracter%C3%ADsticas%20espec%C3%ADficas. [Fecha de consulta: 27 de agosto de 2025]

completamente urbano, significa que es necesario proteger a los derechos de las comunidades y los ejidos frente al actuar de notarios, personas que deberían estar acompañando y asesorando desde la Procuraduría Agraria, construyendo así, un control e interoperabilidad de la información que generen estas entidades públicas con relación al Registro Agrario Nacional, los Registros Públicos y el Catastro, para avanzar en la prevención, detección y sanción de actos contrarios a la Ley.

La presente iniciativa busca atender ese vacío, al imponer la obligación a los notarios y todo aquel que pretenda aprovecharse del desconocimiento del sujeto agrario, además de actualizar la Ley Agraria para obligar a los notarios a verificar digitalmente la autenticidad de documentos, con registros públicos, catastro, el Registro Agrario Nacional, con el acompañamiento de la Procuraduría Agraria, en todo momento.

Para efecto de analizar el proyecto de decreto, se elaboró el siguiente cuadro comparativo:

LEY AGRARIA	
TEXTO VIGENTE:	TEXTO NORMATIVO PROPUESTO:
Artículo 80. Los ejidatarios podrán enajenar sus derechos	Artículo 80.- ...

parcelarios a otros ejidatarios o
avecindados del mismo núcleo
de población. Para la validez de
la enajenación se requiere:

- a) La manifestación de conformidad por escrito de las partes ante dos testigos, ratificada ante fedatario público;
- b) La notificación por escrito al cónyuge, concubina o concubinario y los hijos del enajenante, quienes, en ese orden, gozarán del derecho del tanto, el cual deberán ejercer dentro del término de treinta días naturales contados a partir de la notificación a cuyo vencimiento caducará tal derecho. Será aceptable para este efecto la renuncia expresada por escrito ante dos testigos e inscrita en el Registro Agrario Nacional. En caso de que se desconozca el

domicilio o ubicación de las personas que gozan del derecho del tanto, se procederá en términos de lo dispuesto por el párrafo tercero del artículo 84 de esta Ley, y

c) Dar aviso por escrito al comisariado ejidal.

(Sin correlativo)

Realizada la enajenación, el Registro Agrario Nacional, procederá a inscribirla y expedirá los nuevos certificados parcelarios, cancelando los

d) La Procuraduría Agraria deberá cerciorarse de que el precio de referencia establecido por el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales o institución de crédito sea explicado y aceptado expresamente por el enajenante. El acta de acompañamiento será requisito indispensable para la validez de la enajenación.

anteriores. Por su parte, el comisariado ejidal deberá realizar la inscripción correspondiente en el libro respectivo.	
Artículo 84.- En caso de la primera enajenación de parcelas sobre las que se hubiere adoptado el dominio pleno, los familiares del enajenante, las personas que hayan trabajado dichas parcelas por más de un año, los ejidatarios, los avecindados y el núcleo de población ejidal, en ese orden, gozarán del derecho del tanto, el cual deberán ejercer dentro de un término de treinta días naturales contados a partir de la notificación, a cuyo vencimiento caducará tal derecho. Si no se hiciere la notificación, la venta podrá ser anulada.	Artículo 84.- ...

El comisariado ejidal y el consejo de vigilancia serán responsables de verificar que se cumpla con esta disposición.

(Sin correlativo)

La notificación hecha al comisariado, con la participación de dos testigos o ante fedatario público, surtirá los efectos de notificación personal a quienes gocen del derecho del tanto. Al efecto, el comisariado bajo su responsabilidad publicará de inmediato en los lugares más

El enajenante deberá contar con el acompañamiento de la Procuraduría Agraria, que verificará la legalidad del procedimiento, el respeto a los derechos del tanto y la congruencia del precio de venta con el avalúo correspondiente. Si no se hiciere el acompañamiento, la venta podrá ser anulada.

visibles del ejido una relación de los bienes o derechos que se enajenan.	
Artículo 156.- Los notarios y los registros públicos de la propiedad, cuando autoricen o registren operaciones o documentos sobre conversión de propiedad ejidal a dominio pleno y de éste al régimen ejidal, así como la adquisición de tierra por sociedades mercantiles o civiles, deberán dar aviso al Registro Agrario Nacional. Asimismo, los notarios públicos deberán dar aviso al Registro Agrario. Nacional de toda traslación de dominio de terrenos rústicos de sociedades mercantiles o civiles. (Sin correlativo)	Artículo 156.- Los notarios, los Registros Públicos de la Propiedad y el Catastro, cuando den fe, autoricen o registren operaciones o documentos sobre conversión de propiedad ejidal a dominio pleno y de éste al régimen ejidal y la adquisición de tierra por sociedades mercantiles o civiles, deben dar aviso al Registro Agrario Nacional, con el debido acompañamiento de la Procuraduría Agraria de toda traslación de dominio de terrenos rústicos de sociedades mercantiles o civiles. Los notarios están obligados a verificar en los asientos digitales

	del Registro Agrario Nacional y el Registro Público de la Propiedad, la Procuraduría Agraria y el Catastro la autenticidad de los documentos que acrediten la titularidad, la capacidad y legitimación de quienes intervengan en estos actos La función notarial debe ejercerse con perspectiva de género, garantizando el acceso equitativo a la información, asistencia y defensa de los derechos e intereses de ejidos, comunidades, ejidatarios, comuneros, sucesores de ejidatarios y comuneros, pequeños propietarios, avocindados y jornaleros en situación de vulnerabilidad.
--	---

Por lo antes expuesto, someto a consideración de esta soberanía la siguiente iniciativa con proyecto de:

Decreto por el que se reforma artículo 80, 84 y 156 de la Ley Agraria:

Primero. Se adiciona una fracción al artículo 80 de la Ley Agraria

Artículo 80. Los ejidatarios podrán enajenar sus derechos parcelarios a otros ejidatarios o avecindados del mismo núcleo de población. Para la validez de la enajenación se requiere:

...

...

...

d) La Procuraduría Agraria deberá cerciorarse de que el precio de referencia establecido por el Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales o institución de crédito sea explicado y aceptado expresamente por el enajenante. El acta de acompañamiento será requisito indispensable para la validez de la enajenación.

Segundo. Se reforma artículo 84 de la Ley Agraria

Artículo 84.-

...

...

El enajenante deberá contar con el acompañamiento de la Procuraduría Agraria, que verificará la legalidad del procedimiento, el respeto a los derechos del tanto y la congruencia del precio de venta con el avalúo correspondiente. Si no se hiciere el acompañamiento, la venta podrá ser anulada.

Tercero. Se reforma artículo 156 de la Ley Agraria, para quedar como sigue:

...

Artículo 156.- Los notarios, los Registros Públicos de la Propiedad y el Catastro, cuando den fe, autoricen o registren operaciones o documentos sobre conversión de propiedad ejidal a dominio pleno y de éste al régimen ejidal y la adquisición de tierra por sociedades mercantiles o civiles, deben dar aviso al Registro Agrario Nacional y a la Procuraduría Agraria de toda traslación de dominio de terrenos rústicos de sociedades mercantiles o civiles.

Los notarios están obligados a verificar en los medios digitales del Registro Agrario Nacional, el Registro Público de la Propiedad, la Procuraduría Agraria y el Catastro la autenticidad de los documentos que acrediten la titularidad, la capacidad y legitimación de quienes intervengan en estos actos

La función notarial debe ejercerse con perspectiva de género, garantizando el acceso equitativo a la información, asistencia y defensa de los derechos e intereses de ejidos, comunidades, ejidatarios, comuneros, sucesores de ejidatarios y comuneros, pequeños propietarios, avecindados y jornaleros en situación de vulnerabilidad.

TRANSITORIO

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

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a 9 de septiembre de 2025.



Dip. Ricardo Mejía Berdeja

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO REFORMA EL ARTICULO 13 DE LA LEY GENERAL DE EDUCACIÓN, A CARGO DEL DIPUTADO FEDERAL MARIO MIGUEL CARRILLO CUBILLAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA.

El suscrito, Diputado Federal Mario Miguel Carrillo Cubillas, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, somete a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto que reforma al artículo 13 de la Ley General de Educación, bajo la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Durante las últimas décadas, la mayoría de los países en el mundo han experimentado cambios de clima, y se prevé que estas condiciones reales y futuras conducen a efectos ambientales, sociales y económicos. Esta realidad se puede relacionar con la educación sobre el cambio climático, la cual tiene como objetivo aumentar tanto la conciencia pública como la preparación para todas las edades. En la actualidad, existe una resistencia significativa en los estudiantes al aprendizaje sobre este tema y una falta de acceso a una educación ambiental adecuada. Esto incrementa la necesidad de más recursos y capacitación docente para que las investigaciones puedan realizarse de la manera correcta

El cambio climático engloba las transformaciones bruscas de las condiciones normales en diversas zonas, originadas principalmente por el calentamiento global, que a su vez es resultado de la acumulación excesiva de gases tóxicos liberados

por la actividad humana. Cuando se aborda la educación ambiental desde la perspectiva del cambio climático, se enfatiza en el establecimiento de conocimientos en edades tempranas para que individuos fuera del área científica puedan comprender sobre el tema. Asimismo, se subraya que esta educación no debe relegarse exclusivamente a docentes de biología o química, sino incorporarse dentro del currículo de diversas asignaturas escolares¹.

El clima en un sentido estricto suele definirse como el "clima medio", o más rigurosamente, como la descripción estadística en términos de la media y la variabilidad de las cantidades pertinentes a lo largo de un período de tiempo que va de meses a miles o millones de años².

La Tierra tenía un clima mucho antes de que los humanos empezaran a notarlo.

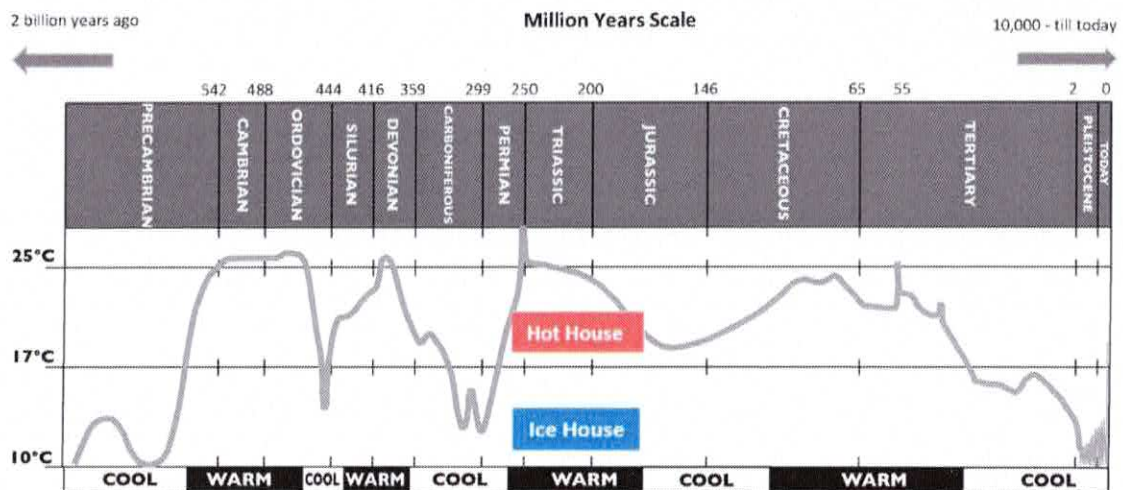
Analicemos el camino de la memoria climática.

Durante los últimos 2000 millones de años, el clima de la Tierra ha alternado entre un gélido "Ice House", y un humeante "Hothouse", como en el mundo de los dinosaurios. Durante el período de "invernadero", hay mucha más agua líquida en el planeta, mientras que durante el mundo de "icehouse" el clima es lo suficientemente frío como para soportar grandes capas de hielo, a veces cubriendo todo el planeta.

¹ Abd-El-Khalick y Le, 2014; Monson et al., 2017

² Organización Meteorológica Mundial (World Meteorological Organization, WMO)

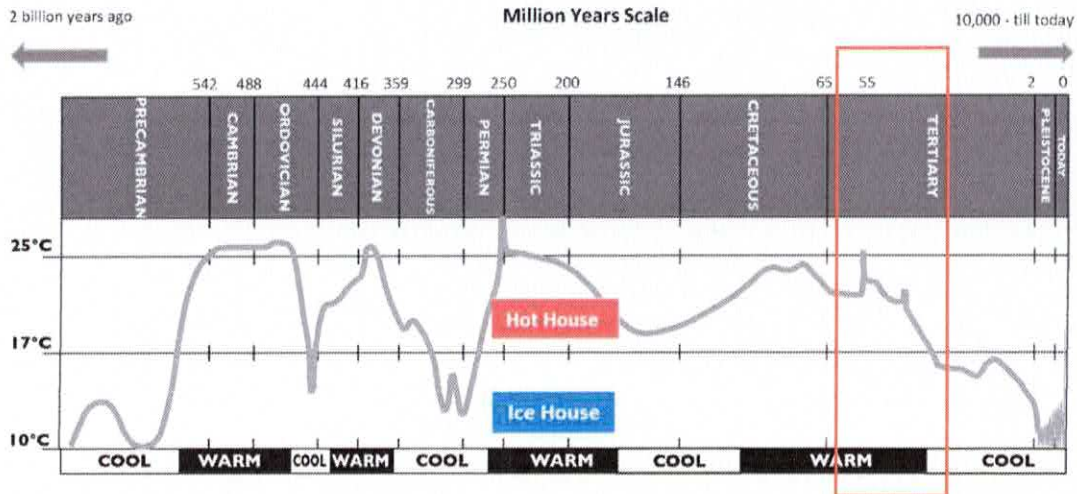
Gráfico: Cambio climático entre desde hace 2 mil millones de años hasta hoy. Una temperatura superior a 17 grados indica una edad cálida; una temperatura inferior a 17 grados indica, una edad de hielo³.



55 millones de años

La transición más reciente entre esas fases se produjo hace unos 55 millones de años, cuando la temperatura alcanzó un máximo térmico seguido de un largo período de enfriamiento, que estamos experimentando actualmente.

³ (Fuente: Dr. C. R. Scotese, of the University of Texas; <http://www.scotese.com/climate.htm>)



500,00 a 100,000 años

Hace 500 000 - 100 000 años se produjo un período de fluctuaciones de calor y frío. Las muestras de hielo del Ártico muestran que en un período de varios cientos de miles de años, las grandes capas de hielo que cubrían partes de América del Norte y Europa se han derretido en una serie de aumentos de temperatura, cada uno de los cuales se produce aproximadamente cada 100 000 años. Esto nos lleva a los últimos 10 000 años.⁴

Los últimos 10 000 años se conocen como el Holoceno. Han sido excepcionalmente estables y cálidos. El nivel del mar se estabilizó en su nivel actual hace unos 7000 años. Esto ha permitido el desarrollo de la civilización humana. Aunque las temperaturas fueron bastante estables en comparación con períodos anteriores, todavía ha habido ligeras variaciones climáticas en la historia climática reciente,

⁴ Fuente: Centro de Vuelo Espacial Goddard de la NASA/Ludovic Brucker

como un descenso de la temperatura entre aproximadamente 1600 y 1850, conocido como la Pequeña Edad de Hielo⁵.

Que causa el cambio del clima:

El clima de la Tierra no cambia sin una razón. Muchos factores pueden influir en ella durante largos períodos de tiempo. Estos factores se conocen como "forzamientos climáticos".

Los 3 principales factores climáticos:

- 1) La variabilidad solar,
- 2) Las actividades volcánicas
- 3) los cambios en el ciclo del carbono.

Hemos estado siguiendo los indicadores del clima mundial durante bastante tiempo, en algunos casos desde la década de 1850. Hay una gran cantidad de datos que muestran lo que ha cambiado desde entonces.

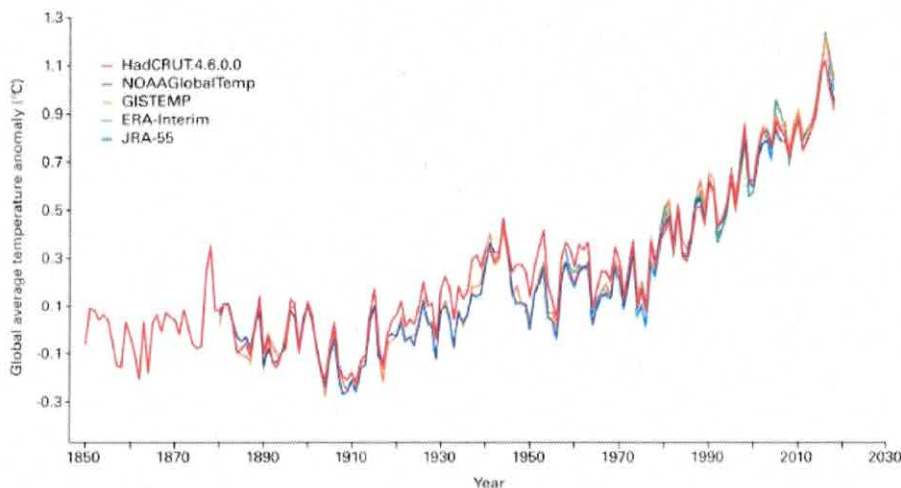
Temperatura de la tierra

1. Se estima que el calentamiento desde mediados del siglo XVIII es de alrededor de 1,1 grados centígrados.
2. La temperatura de la superficie ha ido aumentando en 0,1 grados centígrados cada 5-6 años desde la década de 1970.

⁵ Brondizio et al. (2016), "Re-conceptualizing the Anthropocene", Global Environmental Change 39

3. 2015, 2016, 2017 y 2018 son los cuatro años más cálidos de los que se tiene constancia.

Gráfico: Anomalías de la temperatura media mundial con respecto a la línea de base de 1850-1900, para los cinco conjuntos de datos mundiales⁶.



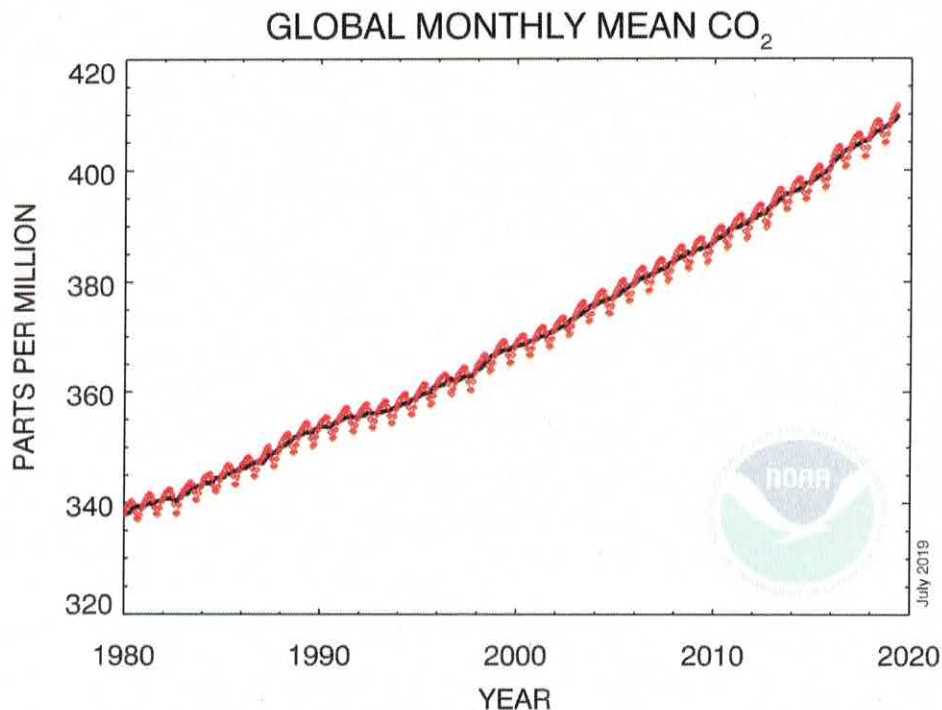
Gases efecto invernadero

1. En 2017, los niveles globales de concentración de CO² en la atmósfera superaron las 405 partes por millón (ppm) y no disminuirán en las generaciones venideras. Esto no incluye otros gases de efecto invernadero o aerosoles, que también afectan al clima.
2. La concentración de otros gases de efecto invernadero, como el CH₄ y el N₂O, también fue la más alta registrada en 2018.

⁶ Fuente: UK Met Office Hadley Centre.

3. Juntos, el cambio en el uso de la tierra y las emisiones de CO² fósil alcanzaron un estimado de $41,5 \pm 3.000$ millones de toneladas de CO² en 2018 . Podrías encontrar esto también expresado en gigatonnes o GtCO₂

Dióxido de carbono medio mensual mundial promediado en los emplazamientos de la superficie marina desde 1980.⁷



Calentamiento oceánico

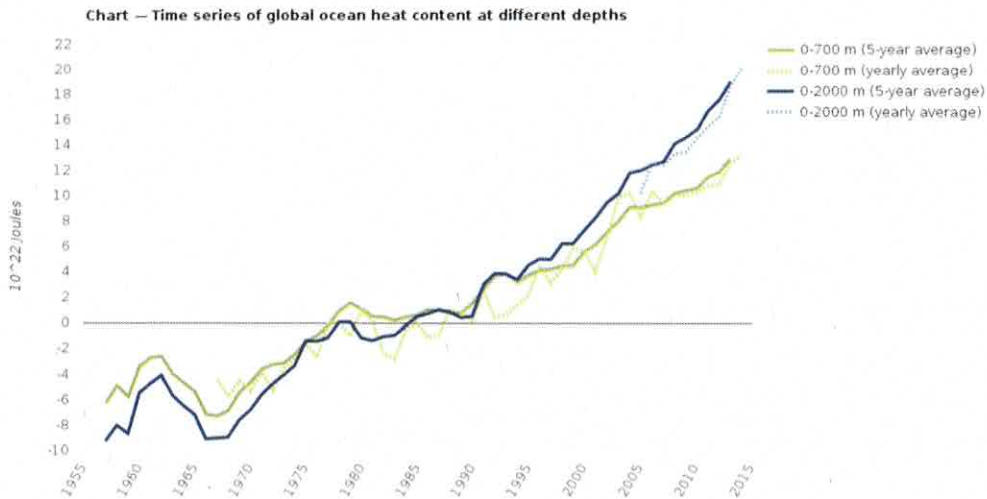
1. Más del 90% de la energía atrapada por los gases de efecto invernadero va a los océanos. La temperatura de la superficie global ha estado aumentando lentamente porque nuestros océanos han estado absorbiendo la mayor parte del exceso de energía del sistema climático.

⁷ Fuente: The Global Monitoring Division of NOAA/Earth System Research Laboratory

2. El calentamiento de la parte superior (0-700 metros) del océano representó alrededor del 64% de la captación total de calor.
3. Observaciones recientes también muestran un calentamiento sustancial del océano más profundo (entre las profundidades de 700 y 2000 m y por debajo de 3000 m).

Gráfico: **Serie temporal del contenido de calor global del océano a diferentes profundidades.**

Fuente: European Environment Agency/ Data: National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA)

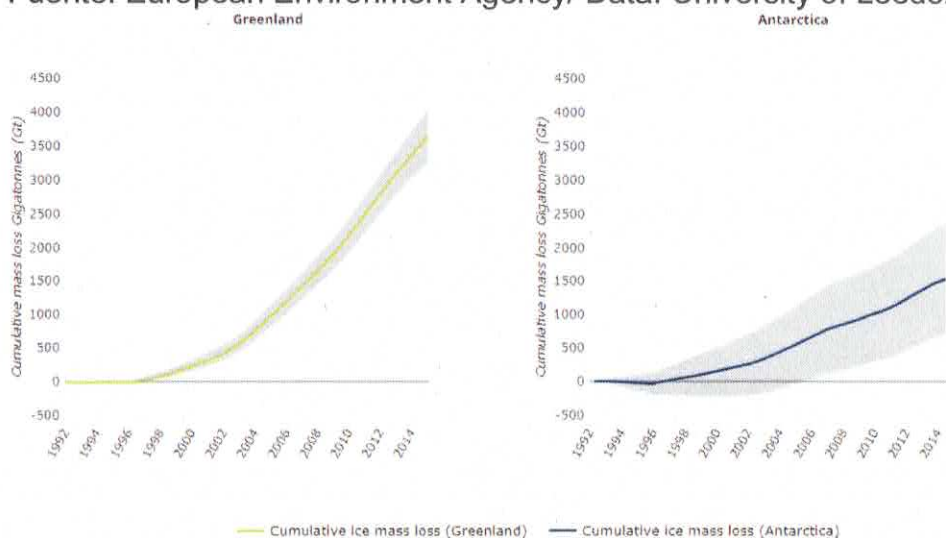


Hielo marino

1. La extensión y el volumen del hielo marino del Ártico han disminuido rápidamente desde que se dispone de datos mundiales, especialmente en verano.
2. Cada año entre 2007 y 2018, la extensión del hielo marino del Ártico en verano fue menor en comparación con cualquier año anterior desde la introducción de los satélites en 1979.
3. Las mayores masas de hielo, las capas de hielo de Groenlandia y la Antártida, han ido perdiendo grandes cantidades de hielo a un ritmo cada vez mayor desde 1992.

Gráfica: Pérdida acumulativa de masa de hielo de Groenlandia y la Antártida.

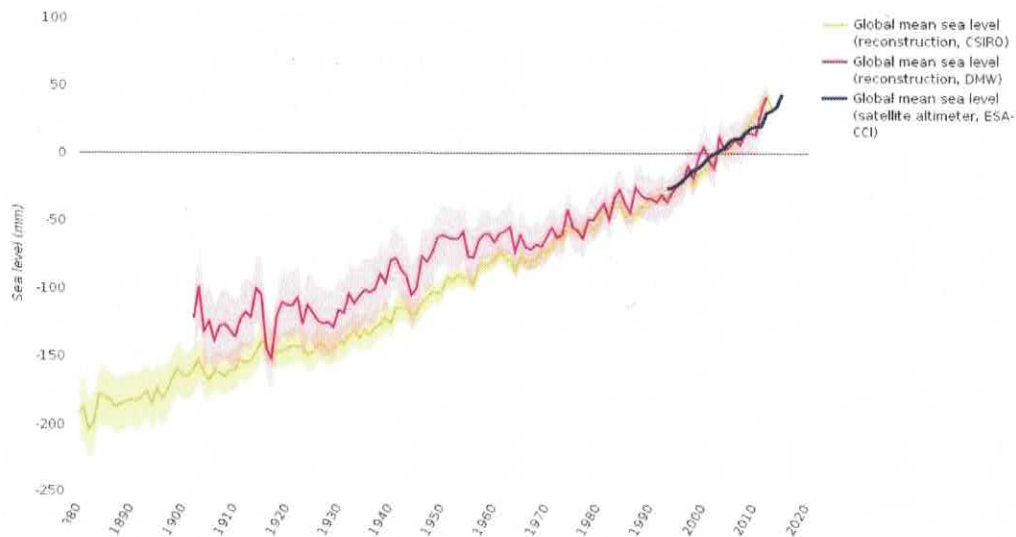
Fuente: European Environment Agency/ Data: University of Leeds.



El nivel del mar

1. El nivel medio global del mar en 2016 fue el promedio anual más alto desde que se iniciaron las mediciones a finales del siglo XIX.
2. La tasa de aumento del nivel del mar desde 1993, cuando se dispuso de mediciones por satélite, es de alrededor de 3 mm/año, en comparación con los 1,2 a 1,7 mm/año anteriores.
3. En 2018, el cambio total del nivel del mar desde 1993 fue de 78 mm.

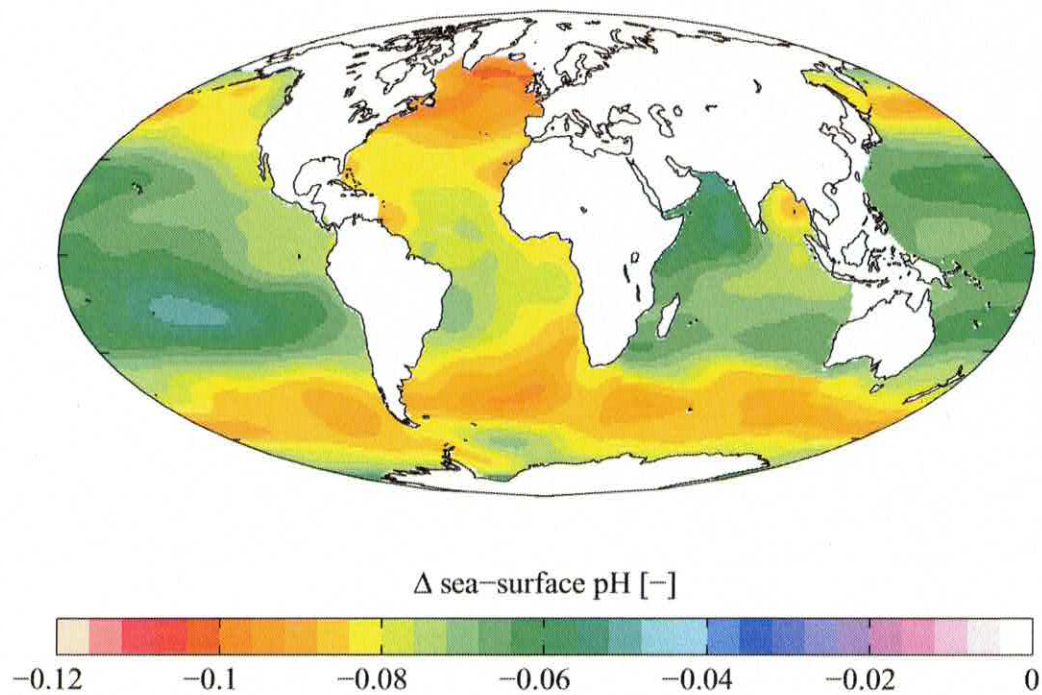
Gráfico: Observación de los cambios en el nivel medio del mar a nivel mundial de 1880 a 2015 basada en tres fuentes. Todos los valores son relativos al nivel medio del período 1993-2012.



Acidez del océano

1. En el último decenio, los océanos absorbieron alrededor del 25% de las emisiones antropogénicas de dióxido de carbono. El dióxido de carbono absorbido reacciona con el agua de mar y conduce a la acidificación del océano.
2. El pH de la superficie del océano ha disminuido de 8,2 a menos de 8,1 durante la era industrial como resultado del aumento de las concentraciones atmosféricas de CO₂. Esta disminución corresponde a un aumento de la acidez oceánica de alrededor del 30%.
3. La acidificación oceánica en los últimos decenios se ha producido 100 veces más rápido que durante los acontecimientos naturales de los últimos 55 millones de años.

Gráfico: Cambio estimado del pH del agua de mar causado por el CO₂ creado por el hombre entre los años 1700 y 1990, del Proyecto de Análisis de Datos Oceánicos Mundiales (GLODAP) y el World Ocean Atlas (Fuente: Plumbago - Own work, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=6978468>)



Air Pollutant / GHG	Lifetime/Scale	Climate Impact	Health/Ecosystem Impacts	
Carbon Dioxide (CO ₂)				 Lifetime in Atmosphere = days/weeks Impact Scale = local/regional
Flourinated Gases (F-gases)				 Lifetime in Atmosphere = years Impact Scale = global
Methane (CH ₄)				 Warming
Nitrogen Oxides (NO _x)				 Cooling
Nitrous Oxides (N ₂ O)				 Human Health Impact
Particulate Matter (PM)				 Ecosystem Impact
Sulfur Dioxide (SO ₂)				 No direct impact on human health or ecosystems*
Tropospheric Ozone (O ₃)				
Volatile Organic Compounds (VOCs)/ Carbon Monoxide (CO)				

*No direct impact implies the substance in question either does not directly cause human health or ecosystem impacts or it does not go through a chemical process to create a substance that directly impact human health and ecosystems.

Current Opinion in Environmental Sustainability

El forzamiento antropogénico ha contribuido a los cambios observados en la frecuencia e intensidad de las temperaturas extremas diarias a escala mundial desde mediados del siglo XX ([IPCC, Capítulo 3, 2019](#)). En 2016, la frecuencia de 21 de los 27 eventos fue influenciada por el cambio climático antropogénico, con el mayor impacto encontrado en las temperaturas extremas (OMM, 2017).

La primera década del siglo XXI fue la más cálida registrada desde que las mediciones modernas comenzaron alrededor de 1850. Tuvo una precipitación superior a la media, junto con una serie de eventos climáticos extremos. Una

perspectiva decenal permite evaluar las tendencias y anticipar el futuro También puede servir de base a los esfuerzos por desarrollar servicios climáticos operacionales que proporcionen información y previsiones para la adopción de decisiones en la agricultura, la salud, el riesgo de desastres, los recursos hídricos y otros sectores. Algunas de las principales olas de calor de la década de los extremos de 2001-2010 se destacan en el mapa⁸.

Regiones polares

Hay dos regiones polares, el Ártico (Norte) y la Antártida (Sur).

El Ártico es una región, centrada en torno al Polo Norte, que incluye el Océano Ártico cubierto de hielo y las masas de tierra de Escandinavia, Groenlandia, Canadá y Alaska. Es el polo más cálido y algunas partes de él son habitables todo el año.

La Antártida es un continente centrado en el Polo Sur. Tiene el 90% del hielo del mundo y el 70% del agua dulce y es el rincón más frío del mundo. El continente no tiene habitantes nativos ni grandes mamíferos terrestres, pero cuenta con una vida marina increíblemente diversa con plancton microscópico, ballenas y unas 100 especies de peces.

¿Cómo está cambiando el clima allí?

- El permafrost se está descongelando
- El hielo marino costero se está derritiendo
- El nivel del mar está subiendo
- La intensidad del clima está aumentando

⁸ Fuente: OMM, 2013, El clima mundial 2001 - 2010

- Todo esto está sucediendo a tasas muy altas
- La temperatura está aumentando más rápido que cualquier otra región (especialmente el Ártico)
- Es probable que antes de 2050 se de un Océano Ártico casi libre de hielo en septiembre.

Islas pequeñas

Los pequeños estados insulares y en desarrollo o SIDS (por sus siglas en inglés) son un grupo distinto de 58 países situados en el Mar Caribe, el Pacífico, los océanos Atlántico e Índico y el Mar de China meridional. Los SIDS tienen una condición de caso especial debido a su pequeño tamaño, su lejanía y su estrecha base de recursos que, en comparación con otros países, los hacen intrínsecamente vulnerables al cambio climático Su población total, de alrededor de 65 millones de personas, ha contribuido menos del 1% de las emisiones mundiales de GEI.

¿Cómo está cambiando el clima allí?

- Aumento del nivel del mar en las zonas de baja altitud
- Cambio de las pautas de las precipitaciones
- Calentamiento y acidificación de las aguas costeras (blanqueo de corales)
- Tormentas e inundaciones (destrucción de centros turísticos y zonas residenciales)
- Erosión de la tierra
- Cambios en el ciclo mundial del agua (alejamiento de las pesquerías)
- Intrusión salina en los sistemas terrestres
- Degradación de los ecosistemas y pérdida de hábitats
- Cambios de especies en los sistemas terrestres

- Enfermedades inducidas por el clima
- Aumento de la intensidad del clima (víctimas y daños)

Oceanos:

La Tierra tiene un gran océano. A menudo se piensa que se trata de diferentes cuencas oceánicas, como la del Pacífico, la del Atlántico, la del Índico, la del Sur y la del Ártico. Con el 97% de toda el agua de la Tierra, el océano es una característica física clave de nuestro planeta. Interactúa constantemente con la atmósfera, la criósfera y la biosfera y es en última instancia lo que hace que la Tierra sea habitable. El Océano participa activamente en el sistema climático de la Tierra y en el ciclo del carbono. Los cambios que afectan al Océano tienen profundas consecuencias en muchos procesos físicos, químicos, biológicos, económicos y sociales del planeta.

***¿Qué es el nivel del mar?** El nivel del mar es la altura media del océano con respecto a la tierra, independientemente de las mareas. La tectónica de placas, los casquetes polares en tierra que se derriten o crecen, el calentamiento/expansión del agua del océano y el enfriamiento/contracción pueden afectar al nivel del mar al cambiar el volumen de las cuencas oceánicas.*

¿Cómo está cambiando el clima allí?

- La temperatura de la superficie del mar y el contenido de calor del agua del océano aumentan (especies y ecosistemas marinos sensibles; la temperatura desempeña un papel fundamental en muchos procesos biológicos, como la reproducción y la migración)

- Aumento del nivel del mar debido a la expansión térmica del océano a causa del calentamiento más el agua del deshielo de los glaciares y las capas de hielo (inundaciones costeras, creciente penetración de las mareas de tempestad en las zonas costeras e intrusión de agua salada en los acuíferos)
- Cambios en la circulación oceánica, Viento y olas (la circulación oceánica se mueve hacia los polos y cambia la forma en que se transportan los nutrientes desde las profundidades del océano)
- Acidificación del océano, con un pH más bajo (organismos marinos sensibles, blanqueo de corales)
- La salinidad de la superficie está cambiando (impactos en gran parte desconocidos)
- La concentración de oxígeno está disminuyendo (organismos marinos sensibles, lo que conduce a "zonas muertas" estacionales)

Montañas

Una montaña se refiere típicamente a una forma terrestre, o posiblemente bajo el agua, que se eleva significativamente por encima de sus alrededores. Algunas montañas famosas son los Alpes en Europa, el Himalaya en Asia, los Andes en América del Sur, los Urales en Asia Central y la dorsal mesoatlántica en el Océano Atlántico. Las montañas son el hogar de unos 800 millones de personas y son cruciales para el suministro de agua y los servicios de los ecosistemas. Las montañas crean diferentes microclimas en sus distintas altitudes. A mayor escala, también pueden afectar el clima local actuando como una barrera climática a las corrientes de aire o al flujo del monzón.

¿Cómo está cambiando el clima en las montañas?

- Los aumentos de temperatura son más fuertes sobre la tierra que sobre el océano
- Los aumentos de temperatura son más fuertes en las altas latitudes que en los trópicos
- Los aumentos de temperatura en los trópicos son más fuertes en las altas altitudes que cerca del suelo (retroceso de los glaciares, reducción de la capa de nieve, efecto albedo, decadencia del permafrost y formación de lagos glaciales)
- Importantes límites ambientales como las líneas de nieve y las líneas de congelación se desplazarán más arriba en el futuro (cambios en la vegetación hacia arriba o hacia abajo)
- Cambio en los patrones de precipitación estacional y aumento de las precipitaciones a expensas de las nevadas (afecta el acceso al agua)
- Temporada de nieve más corta
- Eventos extremos como tormentas, deslizamientos de tierra, avalanchas y caídas de rocas pueden ser más comunes e intensos en las zonas montañosas

Tierras secas

Alrededor del 40% de la superficie terrestre de la Tierra está compuesta por tierras secas, como el desierto subtropical del Sahara y el interior de Australia y las estepas templadas de Asia Central, así como el oeste de los Estados Unidos y partes del Mediterráneo.

¿Cómo está cambiando el clima allí?

- Es probable que las tierras secas continúen expandiéndose durante el siglo XXI (escasez de agua, mortandad de la vegetación y degradación de la tierra)
- Aproximadamente un tercio de las tierras secas templadas puede convertirse en tierras secas subtropicales
- Las capas profundas del suelo podrían estar cada vez más secas durante la temporada de crecimiento (cambios importantes en la vegetación y en la producción de los ecosistemas)
- Densidad más elevada de plantas leñosas, como los arbustos

Las 10 claves del Acuerdo de París de un vistazo Via: www.efeverde.com de la Agencia EFE



BENEFICIOS DE ENSEÑAR SOBRE CAMBIO CLIMÁTICO.

Los impactos del cambio climático ya son evidentes: un calentamiento global guiado principalmente por la actividad humana, con consecuencias perjudiciales para los ecosistemas y la vida de las personas. Enseñar los conceptos y efectos del cambio climático permite concientizar a la población y ayuda a la sociedad a formar individuos críticos, coherentes, interactivos, capaces de tomar adecuadas decisiones y enfrentar estos problemas.

Por ello, enseñar sobre este fenómeno promueve el estudio, el respeto al medio ambiente y a las demás especies. Además, la educación puede ayudar a las

comunidades a planificar nuevas estrategias de adaptación para la vida futura. La educación sobre el cambio climático puede aportar a la construcción de ciudades y comunidades sostenibles, al desarrollo de alianzas para la acción climática, y a lograr una calidad de vida más equitativa y justa.

La educación ambiental juega un papel clave en la enseñanza relacionada con el cambio climático. Su objetivo es cambiar el comportamiento hacia el medio ambiente a través de la adquisición de información y el aprendizaje de pocas normas que puedan guiar a los individuos frente a los problemas de la naturaleza. Sin embargo, la educación hace mucho más. Según lo propuesto por los objetivos del desarrollo sostenible de la ONU, la educación debe fomentar la discusión, estimular el pensamiento crítico, generar conciencia, incentivar la innovación y promover nuevos modelos a escala social.

Aun con estos objetivos, la sociedad puede mostrar cierta reticencia a los comportamientos que amenazan la calidad ambiental. Considerando que los objetos de exhibición son una forma de enseñanza y sensibilización, grupos profesionales relacionados con la conservación ambiental deben superar las posibles barreras educativas, dotando a los mensajes de mayor capacidad de sensibilización.

El cambio climático es uno de los mayores retos que debe afrontar la humanidad y amenaza con causar un gran sufrimiento, especialmente a algunas de las economías más débiles del mundo. Durante el último siglo y medio, el aumento de la incidencia humana en el medio ambiente ha sido el principal motor del desarrollo económico global y de la mejora del bienestar para un gran número de personas. Sin embargo, ha al mismo tiempo incrementado la emisión de gases de efecto invernadero y la contaminación ambiental. A medida que la presión humana en el

medio ambiente continúa creciendo, se incrementa la posibilidad de que se produzcan cambios ambientales graves y a largo plazo.

La educación ambiental sobre cambio climático contribuye a crear en los niños y jóvenes una conciencia ambiental que les permita reconocer e identificar dichos problemas, adquiriendo un compromiso ante el deterioro del medio ambiente. Debido al gran impacto que la deforestación produce en el medio ambiente, es necesario que los niños estén informados sobre las buenas prácticas que pueden mejorar y proteger al medio natural. Por ello, el procedimiento metodológico favorece el aprendizaje por descubrimiento, ya que posibilita que los niños construyan sus conocimientos, desarrollen su independencia y responsabilidad, reconozcan valores y reconozcan su influencia en el ambiente.

Dificultades asociadas a la enseñanza del cambio climático en la escuela La enseñanza del cambio climático puede resultar compleja. Se observa una cierta resistencia de los estudiantes para conectar esa problemática con los temas escolares. En ocasiones, los recursos del centro son insuficientes para su tratamiento personalizado. Con frecuencia, la formación del profesorado no es adecuada para dar respuesta a todas las cuestiones planteadas por el alumnado. Además, el cambio climático se encuentra íntimamente relacionado con la economía actual y con el desarrollo insostenible.

Impartir educación sobre cambio climático en las escuelas implica ciertos retos, entre ellos la resistencia de profesores o familiares para tratar el tema en las aulas, así como la dificultad para obtener información especializada y recursos didácticos que permitan tratar el asunto de forma integral. Se percibe que el diseño de contenidos implica la preparación y formación para diferentes públicos, y que la realización de actividades suele ser lenta y frustrante. El tiempo escaso para la

planeación y realización de estas actividades afecta el avance del proyecto. A pesar de la gran motivación para adquirir conocimientos sobre aspectos ambientales, se carece de información especializada disponible.

El grupo demostrativo, muy dispuesto, enfrentó problemas en la caracterización del cambio climático por conocimientos insuficientes. Las actividades para proteger el medio ambiente requieren realizarse de forma permanente para que muchos más alumnos y maestros se involucren, siendo la educación ambiental tarea de todos los docentes.

Para poder adecuar las ciencias que se van a enseñar, además de tener noción acerca de los problemas relacionados con el medio ambiente, es necesario contar con materiales que apoyen la labor docente. Lo anterior es indispensable para el aprovechamiento de cualquier instrucción y el tiempo no es una limitante para la educación ambiental» para la adquisición de información. Realmente los profesores mostramos interés por conocer un tema ambiental, pero cuando nos falta información más especializada para trabajar con alumnos es ahí el principal problema.

La enseñanza del calentamiento global a todos los niveles es un factor fundamental para el desarrollo de la consciencia ecológica. Y no sólo para el desarrollo de valores y hábitos ecológicos por parte de los alumnos sino también para la detección de carencias, problemas, aspectos distorsionados o no bien explicados. En este sentido, la educación sobre el cambio climático puede ayudar en tratamientos psicológicos relacionados con la ansiedad de la población por el calentamiento global o el término ambiental “ecofatiga” (sabemos que a nivel informativo, una repetición continua de determinados temas puede crear el efecto contrario al deseado).

Presento el siguiente cuadro comparativo, mismo que busca ilustrar esta iniciativa:

DECRETO QUE REFORMA EL ARTÍCULO 13 DE LA LEY GENERAL DE EDUCACIÓN	
TEXTO VIGENTE	PROPUESTA DE TEXTO
ARTICULO 13. Se fomentará en las personas una educación basada en: I IV. ...	ARTICULO 13. Se fomentará en las personas una educación basada en: I IV. ... V. Promover, en todos los tipos y niveles educativos, la formación integral en materia de sostenibilidad ambiental y cambio climático, que fomente en las y los educandos la comprensión de sus causas y consecuencias, el desarrollo de capacidades para la mitigación y adaptación, la adopción de estilos de vida responsables, así como la participación activa en la protección del medio ambiente y en la construcción de una cultura de resiliencia climática

Por lo expuesto y fundado, someto a consideración de este Honorable Congreso, la siguiente iniciativa con proyecto de:

DECRETO QUE REFORMA EL ARTÍCULO 13 DE LA LEY GENERAL DE EDUCACIÓN.

ARTÍCULO ÚNICO. Se adiciona un numeral al artículo 13 de la Ley General de Educación, para quedar como sigue:

ARTICULO 13. Se fomentará en las personas una educación basada en:

I ...

...

...

IV. ...

V. Promover, en todos los tipos y niveles educativos, la formación integral en materia de sostenibilidad ambiental y cambio climático, que fomente en las y los educandos la comprensión de sus causas y consecuencias, el desarrollo de capacidades para la mitigación y adaptación, la adopción de estilos de vida responsables, así como la participación activa en la protección del medio ambiente y en la construcción de una cultura de resiliencia climática



MARIO MIGUEL CARRILLO CUBILLAS
DIPUTADO FEDERAL

TRANSITORIOS

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

Dado en Ciudad de México, a 07 días del mes de octubre 2025.



Mario Miguel Carrillo Cubillas
Diputado Federal



MARIO MIGUEL CARRILLO CUBILLAS **DIPUTADO FEDERAL**

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA DIVERSOS ARTICULOS DE LA LEY SOBRE EL ESCUDO, LA BANDERA Y EL HIMNO NACIONALES DE MÉXICO, A CARGO DEL DIPUTADO MARIO MIGUEL CARRILLO CUBILLAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA.

El suscrito, Diputado Federal Mario Miguel Carrillo Cubillas, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, somete a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto que reforma diversos artículos de la Ley sobre El Escudo, La Bandera y el Himno Nacionales de México, bajo la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El lenguaje inclusivo es una práctica tanto de comunicación verbal como escrita que contribuye a visibilizar y reconocer la diversidad social. Su principal objetivo es proporcionar una comunicación para todas las personas sin distinción, y que tampoco implique, de manera implícita, una exclusión o preferencia. El uso del lenguaje no sexista o políticamente correcto surge como tendencia para evitar las implicaciones sexistas del lenguaje ordinario. Se recomienda enfatizar que el uso del lenguaje inclusivo contribuye a la igualdad de género en la sociedad, ya que las palabras desempeñan un rol esencial en la transmisión de sus valores y en la configuración de las relaciones sociales. Desde esta perspectiva, el lenguaje sexista actúa estructuralmente como el vector que sostiene, legitima y reproduce la cultura sexista.



MARIO MIGUEL CARRILLO CUBILLAS **DIPUTADO FEDERAL**

El lenguaje para referirse a la persona titular del Poder Ejecutivo Federal, es decir, al presidente de México. Históricamente denominado «Presidente de la República Mexicana» o simplemente «Presidente de México», resulta más completo referirlo como «persona titular del Poder Ejecutivo Federal», pues así se reconoce a cualquier persona que ostente el cargo, independientemente de su género. Esta expresión, aunque de uso menos frecuente, no carece de sentido ni significado. Su empleo deriva de la presencia cada vez mayor de mujeres en la política, en cargos ejecutivos y presidenciales.

Además, se alinea con las recomendaciones de diversas leyes y organismos internacionales que promueven el lenguaje inclusivo. Desde perspectivas contrarias al lenguaje inclusivo se arguye que resulta incómodo o no suena bien. Sin embargo, el impacto de la apertura o resistencia social frente a la equidad y el respeto, a nivel político y social, determina su aceptación o rechazo. Por ello, es posible encontrar análisis que abordan la expansión del lenguaje inclusivo en el periodismo político, la gestión de la comunicación íntegra hacia la igualdad, y el desarrollo de herramientas para su aplicación.

También pueden localizarse estudios dedicados a los procedimientos que favorecen el empleo del lenguaje incluyente y positivo en el ámbito gubernamental y a ejemplos considerados de buenas prácticas. Mientras tanto, quienes examinan su diseño subrayan los retos actuales y futuros en tecnología del lenguaje y su implementación cultural. Finalmente, no faltan reflexiones que exploran las próximas etapas en el campo del lenguaje del género en la política tempera, erigiéndose como un referente para el respeto hacia la persona titular del Poder Ejecutivo Federal.



MARIO MIGUEL CARRILLO CUBILLAS DIPUTADO FEDERAL

Definición de lenguaje inclusivo:

lenguaje inclusivo es aquel que se propone visualizar, hacer visible a través del lenguaje, toda la diversidad de personas y relaciones humanas, con una particular atención a aspectos de género y corporeidad. Su objetivo es visibilizar en específico a los grupos en situación de discriminación, mayormente al colectivo de mujeres, ya que continúa existiendo un desequilibrio simbólico, donde el sujeto universal es percibido como masculino. Y siendo la política una importante arena de representación de estos grupos, su comunicación política participa de este mismo proceso discursivo, por lo que el uso de lenguaje incluyente también es importante como tema dentro del análisis de género en la comunicación política.

A razón de una de las estrategias de igualdad de género en la comunicación sobre los candidatos y candidatas al poder, el uso del lenguaje no sexista, por ejemplo, en la nominación para un puesto de elección popular o para señalar a un grupo de personas del mismo género, que ha sido señalado como estrategia para disminuir los estereotipos de género que la sociedad mantiene.

El término lenguaje inclusivo hace referencia a un estilo del idioma que tiene por finalidad evitar expresiones sexistas y, con ello, reflejar eficazmente la realidad, favorecer la prevención y eliminar cualquier tipo de discriminación. Se trata de una forma de comunicación que implica no-selección e intención expresiva. La no-selección consiste en construir unidades de comunicación que incluyan a personas de todos los géneros y, a su vez, reflejen las posibilidades reales del mundo. En tanto que la intención expresiva consiste en demostrar respeto a la identidad de las personas y su condición en el mundo, así como su derecho a una representación verbal adecuada.



MARIO MIGUEL CARRILLO CUBILLAS DIPUTADO FEDERAL

La meta consiste, a grandes rasgos, en reconocer y respetar a las personas como entidades reales, que existen y están representadas de manera adecuada en la realidad, así como a las personas como entidades psicológicas, que esperan y merecen ser respetadas mediante una comunicación no excluyente.

En la actualidad, el término enfatiza cuestiones sociales y políticas relacionadas con la igualdad de género frente a cualquier forma de discriminación. Su finalidad es reducir, y a la larga intentar eliminar, todas aquellas manifestaciones lingüísticas que tienden a reproducir y a crear prejuicios, estereotipos y relaciones de dominación entre hombres y mujeres, o desde otros puntos de vista relacionados con la identidad y expresión de género. La aplicación de la perspectiva de género a la comunicación oficial supone asumir que los roles establecidos socialmente para hombres y mujeres no sólo son construcciones sociales que limitan y condicionan la realización personal, sino que aseguran una jerarquización entre sexos que genera un contexto propicio para la violencia contra las mujeres. En consecuencia, el camino para superar dichas construcciones sociales pasa por cuestionarlas y problematizarlas implícitamente a partir del lenguaje que se utiliza, también en campañas e información para la ciudadanía.

Impacto en la percepción pública:

El Lenguaje Inclusivo se presenta como un recurso para evitar la discriminación, principalmente en lo que corresponde a la identidad o expresión de género. Reconoce que la lengua puede ofender o excluir. Por tanto, hace que un mensaje sea adecuado para todo tipo de personas, entre ellas: personas con discapacidad física o psíquica, personas racializadas, mujeres, entre otras; y destaca la diversidad



MARIO MIGUEL CARRILLO CUBILLAS DIPUTADO FEDERAL

sexual y de género. En este sentido, el rol de género femeninos y masculinos deben ser representados por igual en la lengua.

Además, presupone que el uso del género masculino como género genérico fomenta la desigualdad sociolingüística entre hombres y mujeres. A partir de esto, se busca que todos los géneros gramaticales tengan las mismas propiedades semánticas. Para mayores detalles, véase: Herrera, Natalia Daniel y Juan Pablo Martínez. «Lenguaje inclusivo, lenguaje productivo: para qué usar un lenguaje no sexista o inclusivo en la ciencia»¹.

Relevancia en la política:

El uso de lenguaje inclusivo para referirse a una persona que ejerce el cargo de presidente, o alguna otra en el nivel o los niveles que, en los países que cuenten con esta figura, desempeñen en la administración pública federal, nacional o de los estados, la función de mandar, regir o gobernar la vida pública y en general la administración pública subordinada del gobierno, es un asunto de importancia social y política actual.

Su empleo se ha recomendado con el fin de visibilizar a las mujeres, evitar que se reproduzcan creencias de mayor racionalidad, capacidad o derechos de los hombres, y utilizar la comunicación como instrumento para fomentar valores socialmente deseables. La materia involucrada ya está contemplada en normatividades internacionales, y en el caso mexicano en la Ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres.

¹ Revista Physis, vol. 30, 1 de enero de 2020



MARIO MIGUEL CARRILLO CUBILLAS DIPUTADO FEDERAL

El lenguaje inclusivo es un fenómeno lingüístico consistente en la adopción del género femenino, del género masculino o en una combinación de ambos en sustitución del género masculino genérico. El lenguaje inclusivo no sólo repercute en las representaciones sociales creadas sobre la realidad, sino también en la consideración que los individuos tengan respecto a temas política y socialmente relevantes.

La aplicación del lenguaje inclusivo en la comunicación política se manifiesta a través de la representación de género que transmiten los discursos, sustentados en la utilización de fotografías o en la manera de referirse o fijar su atención en hombres y mujeres. Los medios de comunicación no deben ignorar estos elementos, porque la elección de sus enfoques modula las representaciones dominantes sobre el género de la audiencia que los consume.

Legislación y normatividad relacionada:

Diferentes leyes y protocolos establecen la obligación del uso del lenguaje incluyente en contextos oficiales. Es el caso, por ejemplo, del párrafo séptimo del artículo 1° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el artículo 9° de la ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres, el artículo 14° del Reglamento para las Sesiones del Congreso General, y el Protocolo para la Comunicación Gubernamental de la Administración Pública Federal.

Optimizar el empleo del lenguaje en el que se incluye a mujeres, hombres y a las personas no binarias no implica perder las reglas gramaticales; tampoco se debe confundir con la búsqueda de una igualdad formal. El lenguaje incluyente busca que las palabras tengan la dimensión semántica clásica, además de una función de



MARIO MIGUEL CARRILLO CUBILLAS

DIPUTADO FEDERAL

representación, a fin de promover que las mujeres, los hombres, las personas con orientación sexual e identidad de género diversa, estén visibles, incluidos y representados en la comunicación gubernamental y política.

Los apoyos internacionales desarrollaron un conjunto de estrategias para excluir la discriminación y la violencia de los textos, tal como lo demostraron las Naciones Unidas (ONU). La Organización Internacional del Trabajo (OIT) invita al uso de un lenguaje que refleje el compromiso de igualdad y que alabe la contribución laboral de todas las personas. Por otro lado, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal) destaca que está probado que la igualdad en el lenguaje forma parte del progreso social. Son determinantes y admirados aquellos análisis que muestran la relevancia de la percepción pública del uso del lenguaje incluyente para dirigirse al puesto y persona que encabeza el poder ejecutivo federal.

El uso de lenguaje inclusivo para referirse al titular del poder ejecutivo federal forma parte de un conjunto de acciones orientadas a lograr que el discurso y la comunicación gubernamentales se distingan por su inclusión. El lenguaje no es una herramienta puramente descriptiva, sino que genera y refleja lo que es. Por ello, abonar en favor de su explicación, aplicación y correcta incorporación contribuye a construir un interés público informado y consciente, capaz de reconocer estos aspectos como una política pública más.

Indispensable para combatir la desigualdad establecida y sostenida culturalmente, la incorporación de terminología incluyente en la comunicación política se extiende a todos los titulares, rol especializado que también está expuesto a los efectos que generan los razonamientos implícitos en las formas de expresión.



MARIO MIGUEL CARRILLO CUBILLAS DIPUTADO FEDERAL

La mayoría de las leyes de igualdad de género en el mundo, las recomendaciones de Naciones Unidas y de la Organización de los Estados Americanos promueven el uso del lenguaje inclusivo. Sin embargo, existen también críticas asociadas principalmente a problemas técnicos, al vocabulario, a la gramática y a la pronunciación.

Recomendación de organismos internacionales:

En la búsqueda por alcanzar la igualdad sustantiva de género e incorporar la perspectiva histórica desde el lenguaje, diversos organismos internacionales han presentado lineamientos que promueven la consideración de la integralidad de hombres y mujeres en la nomenclatura y redacción de la lengua. En este tenor, Naciones Unidas presenta un reporte que establece directrices para organizar la comunicación verbal y escrita entre hombres, mujeres y grupos de población diversos que están en distintas fases en un proceso hacia la igualdad.

Asimismo, la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión publicó una guía que responde a la necesidad de usar un lenguaje imparcial que no contribuya a la discriminación ni sea un obstáculo para la equidad de género ni una forma de violencia contra las mujeres. El documento enfatiza que una comunicación de género a través del lenguaje contribuye a consolidar la igualdad para que, en efecto, ésta sea un principio que se visualice y se haga realidad. Para ello, el lenguaje debe evitar perpetuar la discriminación y la desigualdad de género, así como reafirmar o legitimar relaciones de poder que generan violencias hacia las mujeres.



MARIO MIGUEL CARRILLO CUBILLAS DIPUTADO FEDERAL

Por otro lado, la Secretaría de las Mujeres ha editado un material que muestra diversas propuestas comunicativas con perspectiva de género, para un lenguaje incluyente y libre de violencia hacia las mujeres.

Críticas al uso del lenguaje Inclusivo.

Dentro del debate en torno al uso del lenguaje inclusivo existen voces discordantes que lo consideran artificial, antifuncional, poco natural y peligroso para la transmisión de ideas y el desarrollo social. Al respecto, atención especial merece la condición de feminista que se les suele atribuir o que demanda el público receptor.

La vocera parlamentaria de Alternative für Deutschland, Alice Weidel, tildó de «payasada» el uso del lenguaje inclusivo para referirse al poder ejecutivo federal y anunció que ni ella ni sus colegas acudirán a la ceremonia de investidura de la Bundestagspräsidentin, Bärbel Bas, que utilizó tal sistema y que denomina inclusivamente AedterInnen. Bärbel Bas comentó al respecto que el lenguaje es también una cuestión de actitud y que adoptar estrategias de comunicación sensibles a las cuestiones de género debe eliminar cualquier inquietud y usar el lenguaje político para acercarse más a la sociedad. Indicó que desde la presidencia del Bundestag y en su calidad de portavoz para cuestiones de género están difundiendo mucho al respecto y que los medios de comunicación, especialmente los de lengua alemana, desempeñan una función importante.



MARIO MIGUEL CARRILLO CUBILLAS DIPUTADO FEDERAL

Argumentos en contra.

Uno de los principales argumentos que se presentan en contra del lenguaje inclusivo es que, en el español, el uso del masculino como género neutro es un constructo histórico, gramatical y cultural que no debe ser modificado ni abandonado bajo ninguna circunstancia.

Además, se niega que implique ninguna connotación o perjuicio de género. Otro argumento señala que la implementación del lenguaje inclusivo puede ser innecesaria, abrir puertas a mayores modificaciones que perjudiquen la esencia del idioma y ser discriminatorio con la investigación científica y técnica, considerando que ellas han sido históricamente dominadas por hombres

También se afirma que el lenguaje inclusivo no representa a ningún grupo y que su uso puede resultar individualista y clasista. También se cuestiona su viabilidad práctica al señalar la inexistencia de un elenco completo de nuevas palabras necesarias para su correcta aplicación, y en ocasiones, su uso puede crear confusión o restar relevancia a un texto. Enfrentadas a estos argumentos, las recomendaciones de las Naciones Unidas invitan a tener precaución con la implementación del lenguaje inclusivo, pero sugieren optar por un enfoque de «lenguaje sensible al género».

Respuestas a las críticas

Existe quien argumenta que utilizar lenguaje incluyente para referirse a la persona titular del poder ejecutivo federal contradice la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y que define un hombre, ya que la Constitución indica que debe



MARIO MIGUEL CARRILLO CUBILLAS DIPUTADO FEDERAL

tener tales características para poder ocupar ese cargo. Sin embargo, el artículo 81 pertinente establece que la persona que desempeñe este cargo ejercerá su encargo por un período de seis años sin posibilidad de reelección y se elegirá conforme a lo siguiente: que sea ciudadano mexicano por nacimiento, en pleno goce de sus derechos, hijo de padre o madre mexicanos, mayor de treinta y cinco años, vecino del país durante veinte años.

Aunado a que el artículo 42 define a México como una nación pluricultural sustentada originalmente en sus pueblos indígenas y que la formación política y social de México fue producto de la mezcla de distintas culturas.

Estrategia de comunicación.

Para utilizar un lenguaje inclusivo coherente en toda la línea de comunicación política, es preciso mantener un llamado equitativo a las distintas audiencias. Por ello, existen cinco enfoques que trabajan la perspectiva de género conexas: las representaciones, las emociones, los actores, los procedimientos y los resultados. Juntas, estas estrategias permiten verificar—incluso durante la cobertura periodística—si los estereotipos y las tradiciones dominantes promueven o fortalecen la equidad de género. De no ser así, la audiencia recibe un producto informativo sesgado, factor que termina por aplacar su ancho espectro de emociones, además de generar históricas brechas de género.

Para facilitar la generación de textos con perspectiva de género, en la actualidad existen herramientas que contribuyen a su difusión, y que en la elección de estructura y contenido admiten la inclusión de políticas públicas de tipo mujeres, niñas y diversidades sexual-genéricas. Considerando a las mujeres y diversidades



MARIO MIGUEL CARRILLO CUBILLAS

DIPUTADO FEDERAL

sexual-genéricas como parte importante de las audiencias actuales, resulta uno de los grandes avances en materia de equidad la capacitación transversal en los distintos poderes, niveles y jurisdicciones del sector público.

Los medios de comunicación desempeñan un papel esencial en la formación de la opinión pública y en la evolución del lenguaje, así como en la percepción social del titular del poder ejecutivo federal. La creciente sensibilización con la diversidad ha exigido respuestas más igualitarias en la comunicación política de todas las fuerzas partidistas. La preocupación por el uso del lenguaje inclusivo ha crecido tanto en los medios tradicionales como en las redes sociales. La implementación de este tipo de lenguaje busca ofrecer una representación igualitaria de género y transmitir su mensaje de manera justa para todo el electorado, independientemente de su sexo, género, identidad sexo-genérica, orientación sexual o sus comunidades sociales.

Atendiendo a lo anterior, se ha desarrollado una guía para el uso del lenguaje inclusivo al referirse al titular del poder ejecutivo federal para contribuir a una comunicación más igualitaria. En primer lugar, se presenta un ejecutivo resumen que contextualiza la importancia del lenguaje inclusivo y señala las críticas detectadas, al tiempo que recopila cientos de menciones en medios de comunicación y análisis de discursos. Posteriormente, se describen dos herramientas digitales que incorporan lenguaje inclusivo, diseñadas para asistir a los usuarios en la redacción de textos centrados en la perspectiva de género.

Los medios de comunicación se han convertido en uno de los elementos más importantes para la generación de opinión pública. Por esta razón, se solicita a los y las periodistas escribir los encabezados de las notas informativas usando lenguaje inclusivo. En la conformación del discurso, algunos temas tienen tintes más sensibles y otros son susceptibles de conflicto. El género, por ejemplo, resguarda la



MARIO MIGUEL CARRILLO CUBILLAS DIPUTADO FEDERAL

imagen de los titulares, quienes han sido objeto frecuente en la comunicación política y responsable de centrar la atención.

Durante el proceso de transición, en el que actuaron como interlocutores con los Estados Unidos y Canadá a propósito de la renegociación del Tratado de Libre Comercio, emplear un uso de lenguaje inclusivo en las noticias relativas a la información sobre los negociadores ayuda a disminuir la presión y a generar un discurso unitario y solidario.

Implementación del lenguaje inclusivo.

En normas y recomendaciones internacionales, el lenguaje inclusivo representa parte del impulso legislativo para erradicar la violencia contra las mujeres y el machismo en el lenguaje.

De acuerdo con el artículo 12-E de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, el Centro Nacional de Evaluación para la Educación Superior aplicará una perspectiva de género en las evaluaciones que realice y en su lenguaje institucional. En la búsqueda de soluciones educativas para la comunicación política con perspectiva de género, una descripción de sus usos y la exploración de todos sus aspectos resultan esenciales.

Las expresiones hegemónicas en los ambientes político y en el gobierno federal son masculinas y limitan la representación de los géneros femeninos y no binarios que también forman parte de las instituciones y liderazgos. Diversos grupos, como organizaciones feministas y defensores de los derechos humanos, han promovido dicha representación y visibilizado la desigualdad.

MARIO MIGUEL CARRILLO CUBILLAS DIPUTADO FEDERAL

Principalmente, se contraponen el empleo del lenguaje incluyente con las prácticas hegemónicas que reproducen los estereotipos y roles de género en la comunicación política. Otro aspecto es la opinión pública; la cobertura mediática puede influir en las actitudes y opiniones de los usuarios. Por ello, se subraya la importancia de capacitar a quienes comunican para mitigar el vicio del machismo en los discursos y en la sociedad.

Para entender mejor la propuesta de iniciativa presento el siguiente cuadro comparativo:

DECRETO QUE MODIFICA DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA LEY SOBRE EL ESCUDO, LA BANDERA Y EL HIMNO NACIONALES.	
TEXTO VIGENTE	PROPUESTA DE TEXTO
ARTÍCULO 1o.- El Escudo, la Bandera y el Himno Nacionales, son los Símbolos Patrios de los Estados Unidos Mexicanos. La presente Ley es de orden público y regula sus características y difusión, así como el uso del Escudo y de la Bandera, los honores a esta última y la ejecución del Himno. ... ARTÍCULO 13.- La Bandera Nacional saludará, mediante ligera inclinación, sin tocar el suelo, solamente a otra Bandera, nacional o extranjera; en ceremonia especial, a los restos o símbolos de los héroes de la Patria; y para corresponder el saludo del Presidente de la República o de un Jefe de Estado extranjero en caso de reciprocidad internacional.	ARTÍCULO 1o.- El Escudo, la Bandera y el Himno Nacionales, son los Símbolos Patrios de los Estados Unidos Mexicanos. La presente Ley es de orden público y regula sus características y difusión, así como el uso del Escudo y de la Bandera, los honores a esta última y la ejecución del Himno. ... ARTÍCULO 13.- La Bandera Nacional saludará, mediante ligera inclinación, sin tocar el suelo, solamente a otra Bandera, nacional o extranjera; en ceremonia especial, a los restos o símbolos de los héroes de la Patria; y para corresponder el saludo de la Persona Titular del Ejecutivo Federal o de un Jefe de Estado extranjero en caso de

MARIO MIGUEL CARRILLO CUBILLAS DIPUTADO FEDERAL

Fuera de estos casos, no saludará a personas o símbolo alguno.

ARTÍCULO 14.- El saludo civil a la Bandera Nacional se hará en posición de firme, colocando la mano derecha extendida sobre el pecho, con la palma hacia abajo, a la altura del corazón. Los varones saludarán, además con la cabeza descubierta. El Presidente de la República, como Jefe Supremo de las fuerzas armadas, la saludará militarmente.

...

ARTÍCULO 19.- En acontecimientos de excepcional importancia para el país, el Presidente de la República podrá acordar el izamiento de la Bandera Nacional en días distintos a los señalados en el artículo anterior. Igual facultad se establece para los Gobernadores de la Entidades Federativas, en casos semejantes dentro de sus respectivas jurisdicciones.

...

ARTÍCULO 31.- El vehículo que use el Presidente de la República podrá llevar la Bandera Nacional. En el extranjero, los Jefes de Misión Diplomática podrán portar, en asta, la Bandera Nacional en el vehículo que utilicen.

...

reciprocidad internacional. Fuera de estos casos, no saludará a personas o símbolo alguno.

ARTÍCULO 14.- El saludo civil a la Bandera Nacional se hará en posición de firme, colocando la mano derecha extendida sobre el pecho, con la palma hacia abajo, a la altura del corazón. Los varones saludarán, además con la cabeza descubierta. **La Persona Titular del Ejecutivo Federal**, como Jefe Supremo de las fuerzas armadas, la saludará militarmente.

...

ARTÍCULO 19.- En acontecimientos de excepcional importancia para el país, **la Persona Titular del Ejecutivo Federal** podrá acordar el izamiento de la Bandera Nacional en días distintos a los señalados en el artículo anterior. Igual facultad se establece para los Gobernadores de la Entidades Federativas, en casos semejantes dentro de sus respectivas jurisdicciones.

...

ARTÍCULO 31.- El vehículo que use **la Persona Titular del Ejecutivo Federal** podrá llevar la Bandera Nacional. En el extranjero, los Jefes de Misión Diplomática podrán portar, en asta, la Bandera Nacional en el vehículo que utilicen.

...

MARIO MIGUEL CARRILLO CUBILLAS DIPUTADO FEDERAL

ARTÍCULO 34. La Banda Presidencial constituye una forma de presentación de la Bandera Nacional y es emblema del Poder Ejecutivo Federal, por lo que sólo podrá ser portada por el Presidente de la República, y tendrá los colores de la Bandera Nacional en franjas de igual anchura colocadas longitudinalmente, correspondiendo el color verde a la franja superior. Llevará el Escudo Nacional sobre los tres colores, bordado en hilo dorado, a la altura del pecho del portador, y los extremos de la Banda rematarán con un fleco dorado.

ARTÍCULO 35.- El Presidente de la República portará la Banda Presidencial en las ceremonias oficiales de mayor solemnidad, pero tendrá obligación de llevarla:

I.- En la transmisión del Poder Ejecutivo Federal;

II.- Al rendir anualmente su informe ante el Congreso de la Unión;

III.- En la conmemoración del Grito de Dolores, la noche del 15 de septiembre, y

IV.- Al recibir las cartas credenciales de los embajadores y ministros acreditados ante el Gobierno Mexicano.

ARTÍCULO 36.- La Banda Presidencial deberá colocarse del hombro derecho al costado izquierdo, debajo del saco y unida a nivel de la

ARTÍCULO 34. La Banda Presidencial constituye una forma de presentación de la Bandera Nacional y es emblema del Poder Ejecutivo Federal, por lo que sólo podrá ser portada por **la Persona Titular del Ejecutivo Federal**, y tendrá los colores de la Bandera Nacional en franjas de igual anchura colocadas longitudinalmente, correspondiendo el color verde a la franja superior. Llevará el Escudo Nacional sobre los tres colores, bordado en hilo dorado, a la altura del pecho del portador, y los extremos de la Banda rematarán con un fleco dorado.

ARTÍCULO 35.- La **Persona Titular del Ejecutivo Federal** portará la Banda Presidencial en las ceremonias oficiales de mayor solemnidad, pero tendrá obligación de llevarla:

I.- En la transmisión del Poder Ejecutivo Federal;

II.- Al rendir anualmente su informe ante el Congreso de la Unión;

III.- En la conmemoración del Grito de Dolores, la noche del 15 de septiembre, y

IV.- Al recibir las cartas credenciales de los embajadores y ministros acreditados ante el Gobierno Mexicano.

ARTÍCULO 36.- La Banda Presidencial deberá colocarse del hombro derecho al costado izquierdo, debajo del saco y unida a nivel de la cintura, excepto en la ceremonia de

MARIO MIGUEL CARRILLO CUBILLAS

DIPUTADO FEDERAL

cintura, excepto en la ceremonia de transmisión del Poder Ejecutivo Federal, en la que sucesivamente la portarán, descubierta en su totalidad, el Presidente saliente y el entrante.

ARTÍCULO 37.- En la ceremonia de transmisión del Poder Ejecutivo Federal, una vez que el Presidente entrante haya rendido la protesta constitucional, el saliente entregará la Banda al Presidente del Congreso de la Unión, quien la pondrá en manos del Presidente de la República para que éste se la coloque a sí mismo.

...

ARTÍCULO 42.- El Himno Nacional sólo se ejecutará, total o parcialmente, en actos solemnes de carácter oficial, cívico, cultural, escolar o deportivo, y para rendir honores tanto a la Bandera Nacional como al Presidente de la República. En estos dos últimos casos, se ejecutará la música del coro, de la primera estrofa y se terminará con la repetición de la del coro.

En los eventos deportivos organizados en territorio nacional por las asociaciones o sociedades deportivas a que se refiere la Ley General de Cultura Física y Deporte, podrán rendir honores a la Bandera Nacional con la interpretación del Himno Nacional de manera previa a la realización de dichos

transmisión del Poder Ejecutivo Federal, en la que sucesivamente la portarán, descubierta en su totalidad, **la Persona Titular del Ejecutivo Federal** saliente y el entrante.

ARTÍCULO 37.- En la ceremonia de transmisión del Poder Ejecutivo Federal, una vez que **la Persona Titular del Ejecutivo Federal** entrante haya rendido la protesta constitucional, el saliente entregará la Banda al Presidente del Congreso de la Unión, quien la pondrá en manos de **la Persona Titular del Ejecutivo Federal** para que éste se la coloque a sí mismo.

...

ARTÍCULO 42.- El Himno Nacional sólo se ejecutará, total o parcialmente, en actos solemnes de carácter oficial, cívico, cultural, escolar o deportivo, y para rendir honores tanto a la Bandera Nacional como a **la Persona Titular del Ejecutivo Federal**. En estos dos últimos casos, se ejecutará la música del coro, de la primera estrofa y se terminará con la repetición de la del coro.

En los eventos deportivos organizados en territorio nacional por las asociaciones o sociedades deportivas a que se refiere la Ley General de Cultura Física y Deporte, podrán rendir honores a la Bandera Nacional con la interpretación del Himno Nacional de manera previa a la realización de dichos

MARIO MIGUEL CARRILLO CUBILLAS DIPUTADO FEDERAL

eventos. Los honores deberán realizarse de manera respetuosa y solemne.

ARTÍCULO 43.- En el caso de ejecución del Himno Nacional para hacer honores al Presidente de la República, las bandas de guerra tocarán "Marcha de Honor"; cuando el Himno sea entonado, las bandas de guerra permanecerán en silencio, pero en el caso de honores a la bandera, la banda de música ejecutará el Himno y las de guerra tocarán "Bandera" simultáneamente. En ninguna ceremonia se ejecutará el Himno Nacional más de dos veces para hacer honores a la Bandera ni más de dos veces para rendir honores al Presidente de la República.

eventos. Los honores deberán realizarse de manera respetuosa y solemne.

ARTÍCULO 43.- En el caso de ejecución del Himno Nacional para hacer honores a la **Persona Titular del Ejecutivo Federal**, las bandas de guerra tocarán "Marcha de Honor"; cuando el Himno sea entonado, las bandas de guerra permanecerán en silencio, pero en el caso de honores a la bandera, la banda de música ejecutará el Himno y las de guerra tocarán "Bandera" simultáneamente. En ninguna ceremonia se ejecutará el Himno Nacional más de dos veces para hacer honores a la Bandera ni más de dos veces para rendir honores a la **Persona Titular del Ejecutivo Federal**.

Por lo expuesto y fundado, someto a consideración de este Honorable Congreso, la siguiente iniciativa con proyecto de:

DECRETO QUE MODIFICAN DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA LEY SOBRE EL ESCUDO, LA BANDERA Y EL HIMNO NACIONALES.

ARTÍCULO ÚNICO: Se modifican los artículos: 1, 13, 14, 19, 31, 34, 35, 36, 37, 42, y 43 de la Ley sobre el Escudo, la Bandera y el Himno Nacional.

ARTÍCULO 1o.- El Escudo, la Bandera y el Himno Nacionales, son los Símbolos Patrios de los Estados Unidos Mexicanos. La presente Ley es de orden público y regula sus características y difusión, así como el uso del Escudo y de la Bandera, los honores a esta última y la ejecución del Himno.



MARIO MIGUEL CARRILLO CUBILLAS DIPUTADO FEDERAL

...

ARTÍCULO 13.- La Bandera Nacional saludará, mediante ligera inclinación, sin tocar el suelo, solamente a otra Bandera, nacional o extranjera; en ceremonia especial, a los restos o símbolos de los héroes de la Patria; y para corresponder el saludo de la **Persona Titular del Ejecutivo Federal** o de un Jefe de Estado extranjero en caso de reciprocidad internacional. Fuera de estos casos, no saludará a personas o símbolo alguno.

ARTÍCULO 14.- El saludo civil a la Bandera Nacional se hará en posición de firme, colocando la mano derecha extendida sobre el pecho, con la palma hacia abajo, a la altura del corazón. Los varones saludarán, además con la cabeza descubierta. **La Persona Titular del Ejecutivo Federal**, como Jefe Supremo de las fuerzas armadas, la saludará militarmente.

...

ARTÍCULO 19.- En acontecimientos de excepcional importancia para el país, la **Persona Titular del Ejecutivo Federal** podrá acordar el izamiento de la Bandera Nacional en días distintos a los señalados en el artículo anterior. Igual facultad se establece para los Gobernadores de la Entidades Federativas, en casos semejantes dentro de sus respectivas jurisdicciones.

...

ARTÍCULO 31.- El vehículo que use la **Persona Titular del Ejecutivo Federal** podrá llevar la Bandera Nacional. En el extranjero, los Jefes de Misión Diplomática podrán portar, en asta, la Bandera Nacional en el vehículo que utilicen.



MARIO MIGUEL CARRILLO CUBILLAS DIPUTADO FEDERAL

...

ARTÍCULO 34. La Banda Presidencial constituye una forma de presentación de la Bandera Nacional y es emblema del Poder Ejecutivo Federal, por lo que sólo podrá ser portada por **la Persona Titular del Ejecutivo Federal**, y tendrá los colores de la Bandera Nacional en franjas de igual anchura colocadas longitudinalmente, correspondiendo el color verde a la franja superior. Llevará el Escudo Nacional sobre los tres colores, bordado en hilo dorado, a la altura del pecho del portador, y los extremos de la Banda rematarán con un fleco dorado.

ARTÍCULO 35.- La **Persona Titular del Ejecutivo Federal** portará la Banda Presidencial en las ceremonias oficiales de mayor solemnidad, pero tendrá obligación de llevarla:

- I.- En la transmisión del Poder Ejecutivo Federal;
- II.- Al rendir anualmente su informe ante el Congreso de la Unión;
- III.- En la conmemoración del Grito de Dolores, la noche del 15 de septiembre, y
- IV.- Al recibir las cartas credenciales de los embajadores y ministros acreditados ante el Gobierno Mexicano.

ARTÍCULO 36.- La Banda Presidencial deberá colocarse del hombro derecho al costado izquierdo, debajo del saco y unida a nivel de la cintura, excepto en la ceremonia de transmisión del Poder Ejecutivo Federal, en la que sucesivamente la portarán, descubierta en su totalidad, **la Persona Titular del Ejecutivo Federal** saliente y el entrante.

ARTÍCULO 37.- En la ceremonia de transmisión del Poder Ejecutivo Federal una vez que **la Persona Titular del Ejecutivo Federal** entrante haya rendido la protesta



MARIO MIGUEL CARRILLO CUBILLAS DIPUTADO FEDERAL

constitucional, el saliente entregará la Banda al Presidente del Congreso de la Unión, quien la pondrá en manos de **la Persona Titular del Ejecutivo Federal** para que éste se la coloque a sí mismo.

...

ARTÍCULO 42.- El Himno Nacional sólo se ejecutará, total o parcialmente, en actos solemnes de carácter oficial, cívico, cultural, escolar o deportivo, y para rendir honores tanto a la Bandera Nacional como a **la Persona Titular del Ejecutivo Federal**. En estos dos últimos casos, se ejecutará la música del coro, de la primera estrofa y se terminará con la repetición de la del coro.

En los eventos deportivos organizados en territorio nacional por las asociaciones o sociedades deportivas a que se refiere la Ley General de Cultura Física y Deporte, podrán rendir honores a la Bandera Nacional con la interpretación del Himno Nacional de manera previa a la realización de dichos eventos. Los honores deberán realizarse de manera respetuosa y solemne.

ARTÍCULO 43.- En el caso de ejecución del Himno Nacional para hacer honores a **la Persona Titular del Ejecutivo Federal**, las bandas de guerra tocarán "Marcha de Honor"; cuando el Himno sea entonado, las bandas de guerra permanecerán en silencio, pero en el caso de honores a la bandera, la banda de música ejecutará el Himno y las de guerra tocarán "Bandera" simultáneamente. En ninguna ceremonia se ejecutará el Himno Nacional más de dos veces para hacer honores a la Bandera ni más de dos veces para rendir honores a **la Persona Titular del Ejecutivo Federal**.



MARIO MIGUEL CARRILLO CUBILLAS **DIPUTADO FEDERAL**

TRANSITORIOS

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

Dado en Ciudad de México, al día 07 del mes de octubre 2025.

Mario Miguel Carrillo Cubillas
Diputado Federal

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE COORDINACIÓN FISCAL Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 142 DE LA LEY GENERAL DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD PÚBLICA, A CARGO DE LA DIPUTADA CARMEN ROCÍO GONZÁLEZ ALONSO Y DIPUTADAS Y DIPUTADOS DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE COORDINACIÓN FISCAL Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 142 DE LA LEY GENERAL DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD PÚBLICA, A CARGO DE LA DIPUTADA CARMEN ROCÍO GONZÁLEZ ALONSO Y DIPUTADAS Y DIPUTADOS DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

Quien suscribe, Diputada Carmen Rocío González Alonso y Diputadas y Diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de la LXVI Legislatura, del H. Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77, numeral 1 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, sometemos a la consideración de esta Honorable Asamblea la presente **Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas posiciones de la Ley de Coordinación Fiscal y se reforma el artículo 142 de la Ley General del Sistema Nacional de Seguridad Pública**, al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos

La seguridad publica involucra una serie de acciones coordinadas entre el Estado y la sociedad para poder alcanzar el orden civil y bienestar social donde las personas pueden vivir, trabajar y relacionarse libremente sin temor de ser víctimas de la violencia o delincuencia, es decir, es la garantía de la protección de los derechos de las personas. Por lo cual la prevención del delito es fundamental, así como la investigación y sanción de los actos delictivos.

A nivel internacional diversos organismos han priorizado la protección de los ciudadanos en países donde las autoridades encargadas de la seguridad pública han sido deficientes provocando de manera considerable el aumento de delitos y violencia, poniendo en riesgo la seguridad de sus habitantes.

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE COORDINACIÓN FISCAL Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 142 DE LA LEY GENERAL DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD PÚBLICA, A CARGO DE LA DIPUTADA CARMEN ROCÍO GONZÁLEZ ALONSO Y DIPUTADAS Y DIPUTADOS DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

La Organización de la Naciones Unidas (ONU) considera que la seguridad pública es la promoción de la paz y la seguridad en el mundo, pues estima que la prevención de conflictos armados y la protección de Derechos Humanos conlleva al desarrollo de sociedades estables y justas. Se reconoce que la inseguridad y la violencia en cualquier lugar del mundo puede tener un impacto negativo en diversos sectores que limitan el desarrollo de un país. Además, este organismo ha contribuido a la Seguridad Pública, a través de diversas agencias y mecanismos, trabajando en la prevención de la proliferación de armas y la promoción de la no violencia¹.

Otro organismo que actúa en favor de la seguridad es la Organización de los Estados Americanos (OEA), el cual considera que la Seguridad Pública va más allá de la esfera militar tradicional, enfocándose más en asuntos que tienen un impacto directo en la vida de las personas, como: la violencia provocada por personas que forman pandillas, el crimen cibernético, el tráfico drogas, entre otras más. La OEA trabaja con varios países aliados para garantizar la seguridad de sus ciudadanos y protegerlos de diversas amenazas².

Asimismo, dicha organización creó el Departamento de Seguridad Pública (DSP), con el propósito de apoyar el trabajo de los Estados Miembros en la evaluación, prevención diagnóstica, abordaje y respuesta a las amenazas (tradicionales, nuevas y emergentes) que enfrenta la seguridad pública de los países de las Américas³.

En este contexto, las organizaciones internacionales señaladas han propuesto recomendaciones para mejorar los instrumentos y acciones en materia de seguridad pública, sugiriendo a los Estados parte asumir el cumplimiento de sus obligaciones de protección y garantía de los derechos humanos con relación a la seguridad pública, a partir del diseño e implementación de políticas públicas integrales que permitan mejorar la capacidad institucional en el sector público, disponiendo de los recursos humanos, técnicos y económicos adecuados, así como, crear y respaldar la capacidad policial para prevenir, detectar e investigar delitos, proteger la vida y la propiedad, para mantener el orden y la seguridad⁴.

¹ Webmaster, & Webmaster. (2023, 11 diciembre). *Concepto de Seguridad Pública según la ONU* ¿Qué es? Definición y Significado. SignificadosWeb.com. <https://significadosweb.com/concepto-de-seguridad-publica-segun-la-onu-que-es-definicion/>

² OAS: Seguridad pública. (s. f.). https://www.oas.org/es/temas/seguridad_publica.asp

³ Departamento de Seguridad Pública (DSP). (s. f.). <https://www.oas.org/ext/es/principal/oea/nuestra-estructura/sg/ssm/dsp>

⁴ Informe sobre Seguridad Ciudadana y Derechos Humanos. (s. f.). <https://cidh.oas.org/countryrep/Seguridad/seguridadvii.sp.htm>

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE COORDINACIÓN FISCAL Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 142 DE LA LEY GENERAL DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD PÚBLICA, A CARGO DE LA DIPUTADA CARMEN ROCÍO GONZÁLEZ ALONSO Y DIPUTADAS Y DIPUTADOS DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

Latinoamérica en materia de seguridad pública, se considera unas de las regiones con mayor índice delictivo y de inseguridad, equivalente a tres veces el promedio mundial, donde el delito de homicidio va en incremento, en 2024 al menos 121,695 personas fueron víctimas de este hecho delictuoso, lo que representó el 20.2% de homicidios en Latinoamérica⁵.

La población con alto riesgo de ser víctimas de algún delito que atenten en contra de su integridad física son los jóvenes entre 20 a 25 años; por otro lado, en cuanto a las mujeres se señala que una de cada tres ha sido víctima de violencia física o sexual en su vida; no obstante, el 58% de las niñas, niños y adolescentes han sido víctimas de abuso físico, sexual o emocional, por lo tanto, la seguridad pública es un tema de gran inquietud para todas las regiones de Latinoamérica y el Caribe.

Ahora bien, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) ha implementado un enfoque integral para trabajar con países de mayor índice delictivo, enfocándose en la prevención social y fortaleciendo las capacidades de las instituciones de seguridad, así como de sus elementos policiacos.

El BID ha impulsado programas de prevención para proteger a las personas más vulnerables, que puedan llegar a ser víctimas o para aquellas con conducta delictiva o violenta, con el propósito de reducir el índice de violencia y delitos. De esta manera busca atenuar los factores de riesgo, abordando el origen del crimen y violencia. A través de estos programas busca tener un resultado favorable contra el combate a la inseguridad, para que los ciudadanos se sientan más seguros y libres de habitar en su región.

Por otro lado, el BID también ha expresado la necesidad de fortalecer a las instituciones encargadas de la seguridad pública a través de la inclusión de programas y que los congresos deben realizar las reformas necesarias en la materia para mejorar la eficacia de dichas instituciones. Entre las particularidades para fortalecer estas instituciones conlleva la rendición de cuentas, legitimación de la policía, las fiscalías, el poder judicial y el sistema penitenciario, llevándose a cabo

⁵ Manjarrés, J., Newton, C., Cavalari, M., Manjarrés, J., Newton, C., & Cavalari, M. (2025b, mayo 16). *Balance de InSight Crime de los homicidios en 2024*. InSight Crime. <https://insightcrime.org/es/noticias/balance-insight-crime-homicidios-2024/#:~:text=Al%20menos%20121.695%20personas%20fueron%20asesinadas%20en,aproximadamente%200la%20misma%20tasa%20que%20en%202023.&text=Se%20trata%20del%20mayor%20aumento%20de%20la,el%20mismo%20periodo%20de%202023%20y%202024>

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE COORDINACIÓN FISCAL Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 142 DE LA LEY GENERAL DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD PÚBLICA, A CARGO DE LA DIPUTADA CARMEN ROCÍO GONZÁLEZ ALONSO Y DIPUTADAS Y DIPUTADOS DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

con profesionistas y especialistas en Derechos Humanos, asimismo, aplicando mecanismos de control y transparencia⁶.

Por otra parte, el Instituto para la Economía y la Paz (*Institute for Economics & Peace*, IEP por sus siglas en inglés) señala que el crimen y la violencia no se manifiesta de la misma manera en países, ciudades y territorios. Por ello, cada año realiza un análisis detallado sobre el Índice de Paz Global (GPI), en dicho documento muestra una lista de países con el ranking de percepción sobre el nivel de seguridad que expresan los ciudadanos. En el último análisis publicado, se observa que Argentina lidera la lista como uno de los países con mayor atención y énfasis en los problemas de seguridad pública en Latinoamérica ocupando el lugar 47 a nivel mundial. En sentido contrario Colombia ocupa el puesto 146 a nivel mundial siendo uno de los países con mayor índice de violencia.⁷

En el caso de Argentina, su liderato se debe a su especial atención en la mejora de seguridad a través de estrategias que ha implementado para disminuir el índice delictivo. Entre sus principales estrategias ha sido el incremento al Presupuesto sobre los Servicios de Defensa y Seguridad al ajustarlo al 2% de Producto Interno Bruto (PIB) en forma progresiva⁸, es decir, incrementándolo cada año fiscal.

Aun cuando los países de Latinoamérica han realizado acciones para disminuir los altos índices de inseguridad en sus respectivos territorios estos no han sido suficientes, toda vez que no destinan el presupuesto para comenzar a implementar acciones y mecanismos para contrarrestar los delitos. Durante 2024, Ecuador se posicionó como el país con la tasa más alta de homicidios por cada 100 mil habitantes en América Latina. A pesar de una leve disminución de un 12.8% en comparación con 2023. Otros países como Uruguay, Panamá, Guatemala, Costa Rica, Colombia y Brasil registran altos índices de inseguridad, donde el delito de homicidio representa las tasas más altas.⁹

⁶ Seguridad Ciudadana en América Latina y el Caribe. (s. f.). BID.

<https://www.iadb.org/es/noticias/seguridad-ciudadana-en-america-latina-y-el-caribe>

⁷ Muñoz, R., Muñoz, R., & Muñoz, R. (2025, 3 marzo). Ranking: Los 10 países más seguros de América Latina. *Revista Mercado - Inteligencia de Negocios*. <https://revistamercado.do/money-invest/internacional-economia/ranking-los-10-paises-mas-seguros-de-america-latina/>

⁸ Padinger, G. (2024, 16 septiembre). Milei Está aumentando el gasto en defensa de Argentina: ¿por qué y qué dice el proyecto de presupuesto 2025? *CNN Radio Argentina*. <https://cnnespanol.cnn.com/2024/09/16/argentina-gasto-defensa-milei-orix/>

⁹ Freitas, M. C. (2025, 30 marzo). Ni Venezuela ni Perú: conoce qué país de Latinoamérica tuvo la mayor tasa de homicidios en 2024, según Insight Crime. *Infobae*. <https://www.infobae.com/peru/2025/03/29/ni-venezuela-ni-peru-conoce-que-pais-de-latinoamerica-tuvo-la-mayor-tasa-de-homicidios-en-2024-segun-insight-crime/>

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE COORDINACIÓN FISCAL Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 142 DE LA LEY GENERAL DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD PÚBLICA, A CARGO DE LA DIPUTADA CARMEN ROCÍO GONZÁLEZ ALONSO Y DIPUTADAS Y DIPUTADOS DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

Desde esta perspectiva, la inseguridad no solo afecta a los ciudadanos, sino a diferentes sectores de la sociedad que impiden el desarrollo de una determinada población. Cuando los índices de violencia comienzan a afectar a una población, el sector económico como generador de empleos se ven involucrados, pues obliga a la población a buscar otras alternativas, incluso abandonar el área geográfica en la que vive. Además, la inseguridad no solo pone en peligro la integridad física de la persona, sino también su salud mental, pues vivir con la incertidumbre y el miedo que pudiera pasarle a la persona, incluida familiares es una constante que no permite al individuo vivir de manera tranquila, generando ansiedad, estrés.

Bajo esta premisa, México sigue ese rumbo con un entorno de inseguridad que perciben los ciudadanos. De acuerdo con la “**ENCUESTA NACIONAL DE SEGURIDAD PÚBLICA URBANA (ENSU)**”, publicada el 22 de abril de 2025, el objetivo de esta encuesta es obtener información que permita estimaciones en áreas urbanas de cómo la población percibe la inseguridad, ha señalado que, al cierre del primer trimestre de 2025, la población de 18 años y más, residente en 91 áreas urbanas (ciudades) de interés consideró que es inseguro vivir en su ciudad. Asimismo, dentro del documento exponen que esta cifra no tiene cambios en comparación al cierre de marzo y diciembre de 2024. Por otra parte, en la misma encuesta, 67.5 % de las mujeres y 55.0 % de los hombres consideraron que vivir en su ciudad era inseguro¹⁰.

Datos desagregados del informe, señalan que la inseguridad en espacios físicos, al cierre de marzo de 2025, el 69.1 % de la población manifestó sentirse insegura en cajeros automáticos localizados en la vía pública; 62.8 % en el transporte público; 56.1 %, en la carretera; 53.2 %, en el banco; 53.2% en las calles que habitualmente usan y 44.0% en el mercado.

Asimismo, en dicho documento se observa que la población menciona haber visto o escuchado conductas delictivas o antisociales en los alrededores de su vivienda; durante el primer trimestre de 2025, la población asoció dichas conductas de acuerdo con lo siguiente: 58.0 % se relacionó con consumo de alcohol en las calles; 49.6 % con robos o asaltos; 40.4% con vandalismo en las viviendas o negocios; 39.2% con venta o consumo de drogas; 39.1 % con disparos frecuentes con armas; 24.5 % con bandas violentas o pandillerismo; 14.7 % con tomas irregulares de luz

¹⁰ ENCUESTA NACIONAL DE SEGURIDAD PÚBLICA URBANA (ENSU). (2025). En *Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)* (REPORTE DE RESULTADOS 8/25). INEGI. Recuperado 26 de mayo de 2025, de https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2025/ensu/ENSU20205_RR_04.pdf

(diablitos) y 3.4 % con robo o venta ilegal de gasolina o diésel (huachicol)¹¹. Con datos de la encuesta se concluye que la mayoría de los ciudadanos se sienten inseguros de vivir en sus ciudades, debido a que por lo menos en algún momento de su vida han sido víctimas de algún hecho delictivo.

Los hechos delictivos de los que son víctimas la población regularmente generan delitos graves, como; homicidios, feminicidios, robo con violencia, extorción, secuestro y lesiones entre otras actividades delictivas contribuyen a incrementar el índice de inseguridad que parece no tener control en todo el territorio mexicano. En 2024, durante los meses de enero a noviembre se registró un total de 39,631 personas que fueron víctimas de homicidio de los cuales 23,581 fue por homicidio doloso y 16,050 por homicidio culposo, siendo un arma de fuego el principal objeto con el que se cometieron estos homicidios. Asimismo, por lo menos 733 mujeres fueron víctimas en el mismo periodo señalado.¹²

El crimen organizado como grupos de personas estructurados y persistentes cuyo objeto es obtener beneficios económicos o materiales ha ido en aumento por lo que se ha convertido en uno de los factores para que la inseguridad en los Estados incremente día a día siendo que, los diferentes carteles de narcotráfico se han establecido en los diversos municipios, que además de cometer el delito señalado también se dedican a cometer diferentes tipos de conductas delictivas. Por lo tanto, los niveles de inseguridad que afectan el imaginario colectivo, entre los estados más afectados encontramos los siguientes: por cada 100 mil habitantes observamos a la Ciudad de México con 52,723 de personas (14.5%), Estado de México 51,881 (41.8%), Puebla 38,642 (18.3%), Tabasco 38,004 (23.4%), Morelos 36,278 (12.2%), solo por citar algunas entidades federativas¹³.

Los estados señalados han manifestado en repetidas ocasiones que no reciben el apoyo adecuado ni alguna estrategia funcional con la que se pueda combatir la inseguridad y los enfrentamientos violentos entre los distintos grupos del crimen organizado; como referencia se ha señalado lo ocurrido el año pasado con la captura de Ismael Mario Zambada García, mejor conocido como el “ **Mayo Zambada**” lo cual ocasionó que la tensión entre dos grupos criminales terminará en

¹¹ Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana. (2025). En *INEGI*. INEGI. Recuperado 21 de mayo de 2025 de https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/ensu/doc/ensu2025_marzo_presentacion_ejecutiva.pdf

¹² Barragán, A., Barragán, A., & Barragán, A. (2025, 2 enero). México cierra 2024 con 70 asesinatos diarios. El País México. <https://elpais.com/mexico/2025-01-02/mexico-cierra-2024-con-70-asesinatos-diarios.html>

¹³ Acosta, P. (2024, 21 septiembre). *INEGI revela la lista de los 10 Estados más inseguros de México; ¿aparece el tuyo?* - Expreso. Expreso. <https://expreso.press/2024/09/21/inegi-revela-la-lista-de-los-10-estados-mas-inseguros-de-mexico-aparece-el-tuyo/>

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE COORDINACIÓN FISCAL Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 142 DE LA LEY GENERAL DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD PÚBLICA, A CARGO DE LA DIPUTADA CARMEN ROCÍO GONZÁLEZ ALONSO Y DIPUTADAS Y DIPUTADOS DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

un enfrentamiento armado provocando un grave incremento de violencia, dejando a sus habitantes vulnerables y con la incertidumbre ante posibles ataques subsecuentes. Ante dicha situación, el ejército mexicano junto con policías locales fueron desplegados para contener, capturar y desarticular al crimen organizado, sin embargo, ante todos los esfuerzos no lograron reprimir la violencia y solo evidencio que las instituciones de seguridad no cuentan con las herramientas necesarias para combatir a dichos grupos criminales¹⁴.

Desde la presidencia del Ejecutivo Federal declararon que el ejército mexicano no hiciera una confrontación violenta ante la situación que se vivía en Sinaloa, mencionando que, al enfrentar a los grupos criminales con fuerza, solo provocará más violencia, por lo tanto se efectuaría una diferente estrategia de seguridad que hasta el momento no se ha implementado en dicho estado para contener los constantes enfrentamientos que debilitan el tejido social¹⁵.

La inseguridad es tal que no solo afecta a entidades federativas, sino también a los 2 mil 478 municipios, incluyendo las 16 demarcaciones territoriales de Ciudad de México, los cuales han presentado una problemática de inseguridad, que afecta por igual a los ciudadanos.

De acuerdo con los datos de la ENSU, se realizó un listado de los municipios con mayor incremento de inseguridad y mayor conducta delictiva de todo tipo, entre las que se encuentra con un 95.3% de incremento en inseguridad a Villa Hermosa Tabasco; 90.9% Fresnillo Zacatecas; 90.6% Culiacán Sinaloa y; 84.5%, Cuautitlán Izcalli¹⁶, en el Estado de México, municipios en los cuales sus habitantes han sido víctimas de hechos delictivos como: robo a transporte, homicidio, feminicidio, secuestro, extorción, robo con violencia, robo a vehículo, entre otras formas.

Los índices de inseguridad en el país han generado desconfianza de los ciudadanos hacia las autoridades, provocando incertidumbre y dejándolas expuestas a ser víctimas del delito, provocando una alteración en la rutina cotidiana, como: dejar de

¹⁴ Noticias, L. V. (2025, 23 enero). ¿Qué está pasando en Culiacán? Aumento de violencia y percepción de inseguridad - La Verdad Noticias. La Verdad Noticias. <https://laverdadnoticias.com/mexico/que-esta-pasando-en-culiacan-aumento-de-violencia-y-percepcion-de-inseguridad-20250123>

¹⁵ Newsroom Infobae. (2024, 17 septiembre). Sheinbaum defiende que el Ejército no confronte «con violencia» al Cartel de Sinaloa. Infobae. <https://www.infobae.com/america/agencias/2024/09/17/sheinbaum-defiende-que-el-ejercito-no-confronte-con-violencia-al-cartel-de-sinaloa/>

¹⁶ ENCUESTA NACIONAL DE SEGURIDAD PÚBLICA URBANA (ENSU). (2025). En INEGI (REPORTE DE RESULTADOS 8/25). INEGI. Recuperado 27 de mayo de 2025, de https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2025/ensu/ENSU20205_RR_04.pdf

transitar por calles a ciertas horas del día, no frecuentar parques o lugares públicos donde se ha registrado actos ilícitos.

Lo anterior, ha llevado a que los ciudadanos realicen gastos económicos para mejorar la seguridad de su vivienda; instalando alarmas o cerraduras más seguras, cámaras de vigilancia, incluso adquiriendo perros entrenados para la seguridad de su hogar.

Ahora, en el tema económico, la inseguridad permea este sector, toda vez que se ha presentado falta de inversión ocasionando que la base productiva no tenga mayor expansión, reduciendo así las posibilidades de generar empleos.

La inseguridad, la delincuencia y la violencia han disminuido la competitividad de las empresas, generando un incremento de gastos y pérdidas, al tener que implementar medidas de seguridad, mayor inversión en sus productos por las pérdidas derivado por el delito de robo.

Dicha situación está limitando el desarrollo económico y social de país, en sus tres órdenes de gobierno, toda vez que no permite el avance, por el contrario, genera un descontrol social, y desconfianza hacia las autoridades, al no tener una respuesta rápida de atención contra las víctimas.

El incremento de inseguridad y violencia se ha convertido en uno de los factores que los gobierno no han logrado combatir con eficiencia y eficacia derivado de la falta de presupuesto para ser designado a fortalecer las instituciones y elementos policiacos los cuales desempeñan funciones importantes para mantener el orden público, salvaguardar la vida de sus habitantes y previniendo hechos delictivos.

La policía son los primeros respondientes en emergencias, sin embargo, no cuentan con suficiente personal, que esté capacitado, equipado y con vehículos para movilizarse, así como la falta de prestaciones, jornadas de trabajo extenuantes, salarios mínimos, provocando que los policías queden en un estado de vulnerabilidad al enfrentarse a la delincuencia sin las herramientas necesarias y, en muchos casos, desertando de las corporaciones. En la actualidad, los municipios se ven rebasados derivado de falta de recursos propios, siendo que en su mayoría dependen de diversos fondos de aportaciones provenientes de la Federación¹⁷.

¹⁷ Aguilar, R. (2025b, enero 24). Policías municipales en México. Policías Municipales En México | Noticias de México. <https://www.elimparcial.com/columnas/2025/01/24/policias-municipales-en-mexico/>

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE COORDINACIÓN FISCAL Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 142 DE LA LEY GENERAL DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD PÚBLICA, A CARGO DE LA DIPUTADA CARMEN ROCÍO GONZÁLEZ ALONSO Y DIPUTADAS Y DIPUTADOS DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

Cabe mencionar que, antes de 2015 los municipios contaban con un subsidio denominado “Subsidio para la Seguridad en los Municipios (SUBSEMUN)”. Este programa federal proporcionaba recursos a los municipios para fortalecer la seguridad pública cuyo objetivo de dichos recursos era utilizarse en la profesionalización, equipamiento e infraestructura de los cuerpos policiales municipales.

En 2016 este programa cambio de nombre a Subsidio para el Fortalecimiento del desempeño en materia de Seguridad Pública (FORTASEG), de igual forma fue un subsidio que se otorgaba a los municipios y, en su caso, a los estados, cuando éstos ejercían la función de seguridad pública en lugar de los primeros o coordinados con ellos, para el Fortalecimiento de los temas de Seguridad. Asimismo, dentro de las líneas de acción del FORTASEG, se encontraban las de prioridad nacional:

1. *“Desarrollo, profesionalización y certificación Policial.*
2. *Sistema nacional de información para la seguridad pública.*
3. *Implementación y desarrollo del sistema de justicia penal.*
4. *Tecnologías, infraestructura y equipamiento de apoyo a la operación policial.*
5. *Sistema Nacional de Atención de llamadas de emergencia y denuncias ciudadanas.*
6. *Diseño de políticas públicas destinadas a la prevención social de la violencia”¹⁸.*

En este contexto, los recursos del programa se entregaban de manera anual a los municipios para los objetivos ya señalados, a continuación, se anexa un cuadro con la evolución del presupuesto del programa en comento hasta su eliminación en 2021:

PRESUPUESTO FORTASEG	
AÑO	PRESUPUESTO ASIGNADO
2016	5,952.7 Millones de pesos
2017	5,000.0 Millones de pesos
2018	5,000.0 Millones de pesos
2019	4,009.1 Millones de pesos
2020	4,000.0 Millones de pesos
2021	Sin recursos

Con la remoción de dicho programa se dejó sin recursos a los municipios, algunos que concentraban a un número importante de la población en centros urbanos se vieron afectados, toda vez que la estadística señala a que mayor número de

¹⁸ Del Sistema Nacional de Seguridad Pública, S. E. (s. f.). *Programa de Fortalecimiento para la Seguridad FORTASEG*. gob.mx. <https://www.gob.mx/sesnsp/acciones-y-programas/programa-de-fortalecimiento-para-la-seguridad-fortaseg>

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE COORDINACIÓN FISCAL Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 142 DE LA LEY GENERAL DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD PÚBLICA, A CARGO DE LA DIPUTADA CARMEN ROCÍO GONZÁLEZ ALONSO Y DIPUTADAS Y DIPUTADOS DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

personas en una determinada zona, los índices de delincuencia pueden ser proporcionales, lo que representó un nuevo reto para los municipios pues ya no contaban con ese apoyo para el fortalecimiento de sus instituciones de seguridad pública.

A partir de este suceso, los municipios y las entidades federativas han intentado trabajar de la mano para contrarrestar la ola de violencia que se vive a nivel nacional. Los resultados no han sido lo suficientemente certeros para señalar que se ha trabajado de manera correcta.

En este sentido, señalamos la necesidad sobre los tres órdenes de gobierno para trabajar de manera coordinada. La problemática de inseguridad no es tema local o meramente nacional, al contrario, es un problema que afecta a diversos países y representa un desafío para todos los gobiernos. En este sentido, la importancia de trabajar en coordinación para reducir y resolver los índices de inseguridad se requieren del trabajo de los tres órdenes de gobierno, es decir, fortaleciendo el federalismo.

El federalismo como un sistema político que ha sido abordado desde diversas perspectivas esta instituido y reconocido en la Constitución, especialmente en el artículo 40. Bajo esa premisa, el federalismo juega un papel importante desde la perspectiva de seguridad pública, pues implica la participación coordinada del Gobierno federal, estados y municipios.

Como se ha escrito en anteriores párrafos, necesario es fortalecer las capacidades de los elementos de seguridad pública, dotándolos antes que nada de un presupuesto acorde a los índices de inseguridad que permitirá que tomen acciones pertinentes. Además, derivado del presupuesto, las autoridades locales y municipales podrán destinar el recurso para capacitaciones, equipamiento y profesionalización de la policía para el combate a los diversos delitos, con una premisa fundamental la coordinación de todas las autoridades en la materia de los tres órdenes de gobierno.

La idea de este proyecto no solo involucra crear un Fondo de Aportaciones para la Seguridad Pública a Alcaldías y Municipios, sino que de manera subjetiva exista una coordinación en la toma de decisiones para los asuntos de seguridad pública.

Involucrar más a los municipios y alcaldías, así como brindar los instrumentos y mecanismos necesarios proporcionando las herramientas para combatir la delincuencia y a su vez trabajar en la prevención del delito.

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE COORDINACIÓN FISCAL Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 142 DE LA LEY GENERAL DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD PÚBLICA, A CARGO DE LA DIPUTADA CARMEN ROCÍO GONZÁLEZ ALONSO Y DIPUTADAS Y DIPUTADOS DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

Hablar de federalismo no solo implica la coordinación de los órdenes de gobierno, sino de la participación permanente de las autoridades para que en materia de seguridad pública se puedan lograr resultados óptimos.

Por otra parte, fortalecer las capacidades de policías municipales y de las alcaldías de la ciudad de México, promoviendo justicia efectiva y combatiendo la impunidad, permite el mejor desarrollo de los municipios y que sus habitantes se desenvuelvan en un ambiente más sano y libre, con mayor seguridad en sus actividades cotidianas. Además, de manera indirecta fortalece diversos sectores de la población como el económico, educativo y laboral.

Por lo anterior es necesario e importante la coordinación de los tres niveles de gobierno; que desde el gobierno federal se consideren los recursos presupuestarios a través del fondo de aportaciones que se propone a alcaldías y municipios para tener un mejor control y prevención del delito, si bien los municipios tienen sus propias atribuciones y administración de sus recursos, en materia de seguridad no es un tema que cada orden de gobierno pueda llevar por su cuenta. Por esta razón, se requiere de recursos económicos para funcionar de manera efectiva, toda vez que los municipios y alcaldías son los más cercanos a la población, identificando mejor las necesidades y particularidades de sus territorios.

Algunas regiones del país pueden presentar mayor índice de violencia o inclusive menor, pero al tener una mala coordinación y comunicación entre los policías municipales y estatales, lo cual no permite generar buenos resultados, lo que genera un retroceso en materia de seguridad.

Por tales motivos, el federalismo busca la distribución de responsabilidades y competencias entre los diferentes niveles de gobierno para que la seguridad pública sea efectiva y cercana a la población, sin que ello se traduzca que cada una trabaje por separado. Los Estados organizados con los principios del federalismo mantienen una negociación, organización y coordinación entre los tres niveles de gobierno, con el objetivo en común de la buena administración del país.

La seguridad pública, acorde con el artículo 21 párrafo noveno Constitucional citado:

“Artículo 21.

... [...]

La seguridad pública es una función del Estado a cargo de la Federación, las entidades federativas y los Municipios, cuyos

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE COORDINACIÓN FISCAL Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 142 DE LA LEY GENERAL DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD PÚBLICA, A CARGO DE LA DIPUTADA CARMEN ROCÍO GONZÁLEZ ALONSO Y DIPUTADAS Y DIPUTADOS DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

finen son salvaguardar la vida, las libertades, la integridad y el patrimonio de las personas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4o. de esta Constitución que garantiza los deberes reforzados de protección del Estado con las mujeres, adolescentes, niñas y niños; así como contribuir a la generación y preservación del orden público y la paz social, de conformidad con lo previsto en esta Constitución y las leyes en la materia. La seguridad pública comprende la prevención, investigación y persecución de los delitos, así como la sanción de las infracciones administrativas, en los términos de la ley, en las respectivas competencias que esta Constitución señala. La actuación de las instituciones de seguridad pública se regirá por los principios de legalidad, objetividad, eficiencia, profesionalismo y honradez, así como por la perspectiva de género y el respeto a los derechos humanos reconocidos en esta Constitución.”

... [...]

El artículo 2 de la Ley General del Sistema Nacional de Seguridad Pública cita lo siguiente:

“Artículo 2.- La seguridad pública es una función a cargo de la Federación, las entidades federativas y municipios, que tiene como fines salvaguardar la integridad y derechos de las personas, así como preservar las libertades, el orden y la paz públicos y comprende la prevención especial y general de los delitos, la sanción de las infracciones administrativas, así como la investigación y la persecución de los delitos y la reinserción social del sentenciado, en términos de esta Ley.”

El Estado desarrollará políticas en materia de prevención social del delito con carácter integral, sobre las causas que generan la comisión de delitos y conductas antisociales, así como programas y acciones para fomentar en la sociedad valores culturales y cívicos, que induzcan el respeto a la legalidad y a la protección de las víctimas.”

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE COORDINACIÓN FISCAL Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 142 DE LA LEY GENERAL DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD PÚBLICA, A CARGO DE LA DIPUTADA CARMEN ROCÍO GONZÁLEZ ALONSO Y DIPUTADAS Y DIPUTADOS DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

Además, en el artículo 142 del citado ordenamiento hace referencia a los Fondos de ayuda federal en la materia; los cuales nos dirigen a la Ley de Coordinación Fiscal, artículo 25, fracciones IV y VII. Sin embargo, derivado del presupuesto tan limitado que se destina a estos fondos, así como depender de recursos de otros fondos dificulta el cumplimiento de las funciones de las alcaldías y municipios.

Bajo esa premisa y sin respaldo presupuestal, los municipios no logran desarrollarse de manera efectiva, lo que los aleja de fortalecer su autonomía y por el contrario a ser más dependientes de la federación.

En ese sentido, es indispensable que desde el Congreso de la Unión también sea responsabilidad de los legisladores emitir propuestas para proporcionar a las alcaldías y municipios los instrumentos y mecanismos legales para fortalecerlos, que desde esta perspectiva es manifestando una propuesta para la creación de un fondo de aportaciones que les permita combatir los altos índices de delincuencia y delitos de diversa índole.

Ya hemos señalado, no se puede garantizar la integridad de cada uno de los ciudadanos, así como combatir la delincuencia sino hay policías capacitados, equipados y bien remunerados, sin la participación de los tres órdenes de gobierno¹⁹.

Por ello, se proponen las siguientes reformas a los ordenamientos jurídicos en la materia, conforme al siguiente cuadro comparativo:

LEY DE COORDINACIÓN FISCAL	
TEXTO VIGENTE	PROPUESTA DE REFORMA
Artículo 25.- Con independencia de lo establecido en los capítulos I a IV de esta Ley, respecto de la participación de los Estados, Municipios y el Distrito Federal en la recaudación federal participable, se establecen las aportaciones federales, como recursos que la Federación transfiere a las haciendas públicas de los	Artículo 25.- Con independencia de lo establecido en los capítulos I a IV de esta Ley, respecto de la participación de los Estados, Municipios y la Ciudad de México en la recaudación federal participable, se establecen las aportaciones federales, como recursos que la Federación transfiere a las haciendas públicas de los Estados, Ciudad de México , y en su caso, de los

¹⁹ Aguilar, R. (2025, 24 enero). Policías municipales en México. *Policías Municipales En México* | Noticias de México. <https://www.elimparcial.com/columnas/2025/01/24/policias-municipales-en-mexico/>

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE COORDINACIÓN FISCAL Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 142 DE LA LEY GENERAL DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD PÚBLICA, A CARGO DE LA DIPUTADA CARMEN ROCÍO GONZÁLEZ ALONSO Y DIPUTADAS Y DIPUTADOS DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

LEY DE COORDINACIÓN FISCAL	
TEXTO VIGENTE	PROPUESTA DE REFORMA
Estados, Distrito Federal, y en su caso, de los Municipios, condicionando su gasto a la consecución y cumplimiento de los objetivos que para cada tipo de aportación establece esta Ley, para los Fondos siguientes: I a VII... VII. Fondo de Aportaciones para la Seguridad Pública de los Estados y del Distrito Federal. VIII. ...	Municipios, condicionando su gasto a la consecución y cumplimiento de los objetivos que para cada tipo de aportación establece esta Ley, para los Fondos siguientes: I a VI... VII. Fondo de Aportaciones para la Seguridad Pública de los Estados y Ciudad de México. VII Bis. - Fondo de Aportaciones para la Seguridad Pública a Alcaldías y Municipios VIII.
Sin correlativo	Artículo 44 Bis. - El Fondo de Aportaciones para la Seguridad Pública a Alcaldías y Municipios estará constituido con cargo a recursos federales, mismo que serán determinados anualmente en el Presupuesto de Egresos de la Federación. El Consejo Nacional de Seguridad Pública formulará a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público una propuesta para la integración de dicho fondo que no deberá ser inferior a 0.00145 por ciento de la Recaudación Federal Participable, ni menor al del ejercicio fiscal inmediato anterior, en términos de lo establecido en las

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE COORDINACIÓN FISCAL Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 142 DE LA LEY GENERAL DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD PÚBLICA, A CARGO DE LA DIPUTADA CARMEN ROCÍO GONZÁLEZ ALONSO Y DIPUTADAS Y DIPUTADOS DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

LEY DE COORDINACIÓN FISCAL	
TEXTO VIGENTE	PROPUESTA DE REFORMA
	disposiciones reglamentarias y sujeto a la disponibilidad presupuestaria. El Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, entregará directamente a las alcaldías y municipios el fondo de aportaciones para la seguridad pública señalados, con base en los criterios que el Consejo Nacional de Seguridad Pública determine, utilizando para la distribución de los recursos, criterios que incorporen el número de habitantes, programas de prevención del delito; los recursos destinados a apoyar las acciones que en materia de seguridad pública desarrollen las alcaldías y municipios, y el avance en la aplicación del Programa Nacional de Seguridad Pública en materia de profesionalización, equipamiento, modernización tecnológica e infraestructura. La información relacionada con las fórmulas y variables utilizadas en el cálculo para la distribución y el resultado de su aplicación que corresponderá a la asignación por cada alcaldía y municipio deberá publicarse en el Diario Oficial de la Federación a más tardar a los 30 días naturales siguientes a la publicación del Presupuesto de Egresos de la Federación del ejercicio fiscal de que se trate. Las alcaldías y municipios deberán celebrar los convenios y anexos técnicos ante el Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, los cuales deberán firmarse en un término no mayor a sesenta días,

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE COORDINACIÓN FISCAL Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 142 DE LA LEY GENERAL DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD PÚBLICA, A CARGO DE LA DIPUTADA CARMEN ROCÍO GONZÁLEZ ALONSO Y DIPUTADAS Y DIPUTADOS DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

LEY DE COORDINACIÓN FISCAL	
TEXTO VIGENTE	PROPUESTA DE REFORMA
	contados a partir de la publicación del resultado de la aplicación de las fórmulas y variables mencionadas con anterioridad. Este Fondo se enterará mensualmente por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público durante los primeros diez meses del año a las alcaldías y municipios, de manera ágil y directa sin más limitaciones ni restricciones, incluyendo aquéllas de carácter administrativo, salvo que no se cumpla lo dispuesto en este artículo. Las alcaldías y municipios reportarán trimestralmente a la Secretaría de Gobernación, a través del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, el ejercicio de los recursos del Fondo y el avance en el cumplimiento de las metas, así como las modificaciones o adecuaciones realizadas a las asignaciones previamente establecidas en los convenios de coordinación y sus anexos técnicos en la materia; en este último caso deberán incluirse la justificación y la aprobación del Consejo Estatal de Seguridad Pública correspondiente, o la opinión favorable del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública. El Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública dará respuesta en un plazo no mayor a 30 días hábiles. Las alcaldías y municipios deberán informar a sus habitantes de forma trimestral y al término de cada ejercicio, entre otros medios, a través de la página oficial de Internet de la entidad

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE COORDINACIÓN FISCAL Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 142 DE LA LEY GENERAL DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD PÚBLICA, A CARGO DE LA DIPUTADA CARMEN ROCÍO GONZÁLEZ ALONSO Y DIPUTADAS Y DIPUTADOS DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

LEY DE COORDINACIÓN FISCAL	
TEXTO VIGENTE	PROPUESTA DE REFORMA
	correspondiente, los montos que reciban, el ejercicio, destino y resultados obtenidos respecto de este Fondo. Lo anterior, en términos de la Ley General de Contabilidad Gubernamental y conforme a los formatos aprobados por el Consejo Nacional de Armonización Contable.
Sin correlativo	Artículo 45 Bis. - Las aportaciones federales que, con cargo al Fondo de Aportaciones para la Seguridad Pública a alcaldías y Municipios, tendrán como destino de gasto los siguientes: a) Profesionalización, certificación y capacitación de los elementos policiales y de las instituciones de seguridad pública; b) Equipamiento de los elementos de las instituciones de seguridad pública, correspondiente a las policías de las alcaldías y municipios; c) Tecnologías, equipamiento e infraestructura para las instituciones de seguridad pública; d) Diseño e implementación de políticas públicas para la prevención social de la violencia y la delincuencia, y; e) Fortalecimiento del Sistema Nacional de Información para la seguridad pública. Los recursos para el otorgamiento de percepciones extraordinarias para la policía de las alcaldías y municipios

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE COORDINACIÓN FISCAL Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 142 DE LA LEY GENERAL DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD PÚBLICA, A CARGO DE LA DIPUTADA CARMEN ROCÍO GONZÁLEZ ALONSO Y DIPUTADAS Y DIPUTADOS DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

LEY DE COORDINACIÓN FISCAL	
TEXTO VIGENTE	PROPUESTA DE REFORMA
	tendrán el carácter de no regularizables para los presupuestos de egresos de la Federación de los ejercicios subsecuentes y las responsabilidades laborales que deriven de tales recursos estarán a cargo de los gobiernos de las alcaldías y municipios. Dichos recursos deberán aplicarse conforme a la Ley General del Sistema Nacional de Seguridad Pública y los acuerdos aprobados por el Consejo Nacional de Seguridad Pública. Las alcaldías y municipios deberán proporcionar al Ejecutivo Federal, por conducto del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, la información financiera, operativa y estadística que les sea requerida.

LEY GENERAL DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD PÚBLICA	
TEXTO VIGENTE	PROPUESTA DE REFORMA
Artículo 142.- Los fondos de ayuda federal para la seguridad pública a que se refiere el artículo 21 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, se componen con los recursos destinados a la seguridad pública previstos en los fondos que establece el artículo 25, fracciones IV y VII, de la Ley de Coordinación Fiscal para tal objeto. Los recursos que se programen presupuesten y aporten a las entidades federativas y municipios, así como su ejercicio, control, vigilancia, información, evaluación y fiscalización, estarán sujetos a dicho ordenamiento y a la presente Ley; asimismo, únicamente podrán ser	Artículo 142.- Los fondos de ayuda federal para la seguridad pública a que se refiere el artículo 21 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, se componen con los recursos destinados a la seguridad pública previstos en los fondos que establece el artículo 25, fracciones IV, VII y VII Bis., de la Ley de Coordinación Fiscal para tal objeto. Los recursos que se programen presupuesten y aporten a las entidades federativas y municipios, así como su ejercicio, control, vigilancia, información, evaluación y fiscalización, estarán sujetos a dicho ordenamiento y a la presente Ley; asimismo, únicamente

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE COORDINACIÓN FISCAL Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 142 DE LA LEY GENERAL DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD PÚBLICA, A CARGO DE LA DIPUTADA CARMEN ROCÍO GONZÁLEZ ALONSO Y DIPUTADAS Y DIPUTADOS DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

destinados a los fines de seguridad pública referidos en la citada Ley de Coordinación Fiscal.	podrán ser destinados a los fines de seguridad pública referidos en la citada Ley de Coordinación Fiscal.
...	...
...	...
...	...
...	...

Por lo anteriormente expuesto, fundado y motivado, someto a la consideración de esta soberanía, la siguiente iniciativa con proyecto de:

Decreto por el que se adicionan diversas disposiciones de la Ley de Coordinación Fiscal y se reforma el artículo 142 de la Ley General del Sistema Nacional de Seguridad Pública.

Artículo primero. - Se reforma el párrafo primero y la fracción VII del artículo 25; y se adiciona la fracción VII Bis al artículo 25, y los artículos 44 Bis y 45 Bis, de la Ley de Coordinación Fiscal, para quedar como sigue:

Artículo 25.- Con independencia de lo establecido en los capítulos I a IV de esta Ley, respecto de la participación de los Estados, Municipios y la **Ciudad de México** en la recaudación federal participable, se establecen las aportaciones federales, como recursos que la Federación transfiere a las haciendas públicas de los Estados, **Ciudad de México**, y en su caso, de los Municipios, condicionando su gasto a la consecución y cumplimiento de los objetivos que para cada tipo de aportación establece esta Ley, para los Fondos siguientes:

I a VI...

VII. Fondo de Aportaciones para la Seguridad Pública de los Estados y **Ciudad de México**.

VII Bis. - Fondo de Aportaciones para la Seguridad Pública a Alcaldías y Municipios

VIII. ...

...

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE COORDINACIÓN FISCAL Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 142 DE LA LEY GENERAL DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD PÚBLICA, A CARGO DE LA DIPUTADA CARMEN ROCÍO GONZÁLEZ ALONSO Y DIPUTADAS Y DIPUTADOS DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

...
...
...

Artículo 44 Bis. - El Fondo de Aportaciones para la Seguridad Pública a Alcaldías y Municipios estará constituido con cargo a recursos federales, mismo que serán determinados anualmente en el Presupuesto de Egresos de la Federación. El Consejo Nacional de Seguridad Pública formulará a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público una propuesta para la integración de dicho fondo que no deberá ser inferior a 0.00145 por ciento de la Recaudación Federal Participable, ni menor al del ejercicio fiscal inmediato anterior, en términos de lo establecido en las disposiciones reglamentarias y sujeto a la disponibilidad presupuestaria.

El Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, entregará directamente a las alcaldías y municipios el fondo de aportaciones para la seguridad pública señalados, con base en los criterios que el Consejo Nacional de Seguridad Pública determine, utilizando para la distribución de los recursos, criterios que incorporen el número de habitantes, programas de prevención del delito; los recursos destinados a apoyar las acciones que en materia de seguridad pública desarrollen las alcaldías y municipios, y el avance en la aplicación del Programa Nacional de Seguridad Pública en materia de profesionalización, equipamiento, modernización tecnológica e infraestructura.

La información relacionada con las fórmulas y variables utilizadas en el cálculo para la distribución y el resultado de su aplicación que corresponderá a la asignación por cada alcaldía y municipio deberá publicarse en el Diario Oficial de la Federación a más tardar a los 30 días naturales siguientes a la publicación del Presupuesto de Egresos de la Federación del ejercicio fiscal de que se trate.

Las alcaldías y municipios deberán celebrar los convenios y anexos técnicos ante el Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, los cuales deberán firmarse en un término no mayor a sesenta días, contados a partir de la publicación del resultado de la aplicación de las fórmulas y variables mencionadas con anterioridad.

Este Fondo se enterará mensualmente por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público durante los primeros diez meses del año a las alcaldías y municipios, de manera ágil y directa sin más limitaciones ni restricciones,

incluyendo aquéllas de carácter administrativo, salvo que no se cumpla lo dispuesto en este artículo.

Las alcaldías y municipios reportarán trimestralmente a la Secretaría de Gobernación, a través del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, el ejercicio de los recursos del Fondo y el avance en el cumplimiento de las metas, así como las modificaciones o adecuaciones realizadas a las asignaciones previamente establecidas en los convenios de coordinación y sus anexos técnicos en la materia; en este último caso deberán incluirse la justificación y la aprobación del Consejo Estatal de Seguridad Pública correspondiente, o la opinión favorable del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública. El Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública dará respuesta en un plazo no mayor a 30 días hábiles.

Las alcaldías y municipios deberán informar a sus habitantes de forma trimestral y al término de cada ejercicio, entre otros medios, a través de la página oficial de Internet de la entidad correspondiente, los montos que reciban, el ejercicio, destino y resultados obtenidos respecto de este Fondo. Lo anterior, en términos de la Ley General de Contabilidad Gubernamental y conforme a los formatos aprobados por el Consejo Nacional de Armonización Contable.

Artículo 45 Bis. - Las aportaciones federales que, con cargo al Fondo de Aportaciones para la Seguridad Pública a alcaldías y Municipios, tendrán como destino de gasto los siguientes:

- a) Profesionalización, certificación y capacitación de los elementos policiales y de las instituciones de seguridad pública;**
- b) Equipamiento de los elementos de las instituciones de seguridad pública, correspondiente a las policías de las alcaldías y municipios;**
- c) Tecnologías, equipamiento e infraestructura para las instituciones de seguridad pública;**
- d) Diseño e implementación de políticas públicas para la prevención social de la violencia y la delincuencia, y;**
- e) Fortalecimiento del Sistema Nacional de Información para la seguridad pública.**

Los recursos para el otorgamiento de percepciones extraordinarias para la policía de las alcaldías y municipios tendrán el carácter de no regularizables para los presupuestos de egresos de la Federación de los ejercicios

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE COORDINACIÓN FISCAL Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 142 DE LA LEY GENERAL DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD PÚBLICA, A CARGO DE LA DIPUTADA CARMEN ROCÍO GONZÁLEZ ALONSO Y DIPUTADAS Y DIPUTADOS DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

subsecuentes y las responsabilidades laborales que deriven de tales recursos estarán a cargo de los gobiernos de las alcaldías y municipios.

Dichos recursos deberán aplicarse conforme a la Ley General del Sistema Nacional de Seguridad Pública y los acuerdos aprobados por el Consejo Nacional de Seguridad Pública.

Las alcaldías y municipios deberán proporcionar al Ejecutivo Federal, por conducto del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, la información financiera, operativa y estadística que les sea requerida.

Artículo segundo. – Se reforma el párrafo primero del artículo 142, de la Ley General del Sistema Nacional de Seguridad Pública, para quedar como sigue:

Artículo 142.- Los fondos de ayuda federal para la seguridad pública a que se refiere el artículo 21 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, se componen con los recursos destinados a la seguridad pública previstos en los fondos que establece el artículo 25, fracciones IV, VII y **VII Bis**, de la Ley de Coordinación Fiscal para tal objeto. Los recursos que se programen presupuesten y aporten a las entidades federativas y municipios, así como su ejercicio, control, vigilancia, información, evaluación y fiscalización, estarán sujetos a dicho ordenamiento y a la presente Ley; asimismo, únicamente podrán ser destinados a los fines de seguridad pública referidos en la citada Ley de Coordinación Fiscal.

...
...
...
...

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE COORDINACIÓN FISCAL Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 142 DE LA LEY GENERAL DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD PÚBLICA, A CARGO DE LA DIPUTADA CARMEN ROCÍO GONZÁLEZ ALONSO Y DIPUTADAS Y DIPUTADOS DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

Transitorios

Primero. - El Presente Decreto entrara en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. – A la entrada en vigor del presente Decreto, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, deberá realizar los ajustes necesarios a efecto de incluir los recursos presupuestarios para el fondo a que se refiere este, en el Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación correspondiente al siguiente ejercicio fiscal.

Tercero. – El Consejo Nacional de Seguridad Nacional, así como el Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública deberán de realizar las adecuaciones pertinentes a sus respectivas normativas con el objeto de ajustarlo al presente decreto.

Cuarto. - El Consejo Nacional de Seguridad Pública contara con un plazo de 180 días naturales para formular y publicar los lineamientos y mecanismos de operación para el Fondo de Aportaciones para la Seguridad Pública a Alcaldías y Municipio.

Dado en el palacio Legislativo de San Lázaro a, 02 de octubre de 2025

Atentamente



Carmen Rocío González Alonso
Diputada Federal

Grupo Parlamentario de Acción Nacional

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, EN MATERIA DE SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL, PRESENTADA POR LAS DIPUTADAS NORA MERINO ESCAMILLA DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO DEL TRABAJO Y PATRICIA MERCADO CASTRO DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.

Las que suscriben, Diputadas Nora Merino Escamilla del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo y Patricia Mercado Castro del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, integrantes de la LXVI Legislatura del Congreso de la Unión, en ejercicio de la facultad conferida en los artículos 71 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someten a consideración de esta soberanía la Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de seguro obligatorio de responsabilidad civil, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La movilidad y la seguridad vial son temas prioritarios que requieren atención permanente desde el ámbito legislativo. En este contexto, la presente tiene como propósito retomar el esfuerzo de una iniciativa previamente impulsada por quien suscribe, Diputada Patricia Mercado, misma que fue presentada originalmente en el Senado de la República al final de la legislatura pasada, en el mes de abril de 2024¹. Debido a los tiempos legislativos y al cierre de dicho periodo, su proceso no pudo concluirse adecuadamente, razón por la cual se vuelve a presentar ante esta Cámara de Diputadas y Diputados.

Cabe señalar que la propuesta presentada en ese entonces fue resultado de un amplio trabajo técnico, jurídico y de análisis participativo, mismo que será nuevamente detallado en esta iniciativa, retomando en su mayoría los contenidos y elementos previamente desarrollados.

¹ Gaceta Parlamentaria No. 142428, Senado de la República, Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Consultada en: <https://www.senado.gob.mx/informacion/gaceta/documento/142243>

En esta ocasión, además, se suma al impulso de esta iniciativa, la Diputada Nora Merino Escamilla, quien realizó un constante trabajo desde el ámbito local sobre temas de movilidad segura, particularmente durante su encargo como diputada en el Estado de Puebla y en las labores realizadas en torno a la Ley de Movilidad y Seguridad Vial de dicha entidad.

Es relevante mencionar que este es un tema pendiente de análisis desde que se expidió la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, por lo que ha sido identificado como prioritario dentro del programa anual de trabajo de la Comisión de Movilidad en esta Cámara de Diputados, lo que hace indispensable avanzar en su estudio y aprobación para dar cumplimiento a los objetivos establecidos en dicha ley.

a) Consideraciones respecto del Seguro de Responsabilidad Civil Obligatorio y su relación con el marco normativo de movilidad y seguridad vial

El 18 de diciembre de 2020 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de movilidad², en donde se reconoce el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad e igualdad.

El reconocimiento del derecho humano a la movilidad ha sido resultado del esfuerzo conjunto de diversos sectores, impulsados por organizaciones de la sociedad civil, como es la Coalición Movilidad Segura, integradas por personas especialistas, académicas, activistas y familiares de víctimas de siniestros de tránsito para contar con un marco jurídico que se centrara en abordar la seria problemática derivada de los siniestros de tránsito en el país, atacar sus principales causas, mitigar sus consecuencias y brindar una respuesta institucional ante su ocurrencia.

Frente a este reconocimiento, el 17 de mayo de 2022 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV), que señala como sus objetivos³:

² Diario Oficial de la Federación. (2020, 18 de diciembre). *Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de movilidad*. Gobierno de México. Consultado en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5608029&fecha=18/12/2020

³ Congreso de la Unión. (2022, 17 de mayo). *Ley General de Movilidad y Seguridad Vial*. Diario Oficial de la Federación. Consultada en: <https://www.diputados.gob.mx/LevesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>

1. Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque de sistemas seguros, que disminuya los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito;
2. Determinar mecanismos y acciones que promuevan y fomenten la sensibilización, la formación y la cultura de la movilidad y seguridad vial, que permitan el ejercicio pleno de este derecho;
3. Definir la jerarquía de la movilidad y los principios rectores a que deben sujetarse las autoridades competentes, en la implementación de la Ley, en la expedición de disposiciones reglamentarias y en la formulación y aplicación de políticas, programas y acciones en la materia;
4. Establecer los mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros, y
5. Promover la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de movilidad y seguridad vial.

Estos objetivos son el sustento para determinar que uno de los elementos más innovadores de la Ley es la incorporación de disposiciones específicas de seguridad vial en el marco jurídico nacional, que deben fundamentarse en evidencia científica, estudios y mejores prácticas nacionales e internacionales en la materia.

El eje central de la LGMSV se sustenta, tal como es recomendado por el Plan Mundial Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030⁴, en el enfoque de sistemas seguros; bajo la premisa de que las medidas que deriven de la Ley tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos en las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros.

La propia ley establece que, para abordar dicho enfoque de sistemas seguros, debe tenerse como criterio que las muertes o lesiones graves ocasionadas por un siniestro de tránsito son prevenibles, pero ante la ocurrencia del hecho, se debe contar con las políticas, instrumentos y mecanismos que constituyan una respuesta institucional

⁴ Organización Mundial de la Salud, Comisiones Regionales de las Naciones Unidas, Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, & otras partes interesadas (2022). *Plan Global para la Seguridad Vial* [Global Plan for Road Safety]. Consultado en: https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35

(atención a víctimas y atención hospitalaria), que garanticen los derechos de acceso a la justicia y compensación a las víctimas y que fomenten la responsabilidad compartida entre los actores involucrados.

Como fundamento de lo anterior, debe citarse el artículo 11 de la LGMSV que establece que⁵: *La seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de éstos. Para ello, las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las siguientes directrices:*

... III. Personas usuarias seguras: Personas usuarias que, cumplen con las normas viales, toman medidas para mejorar la seguridad vial y exigen y esperan mejoras en la misma; IV Atención Médica Prehospitalaria: Establecimiento de un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en siniestros viales, en términos de las leyes aplicables ...

Asimismo, el artículo 23 de la LGMSV establece que: *En todo proceso de carácter administrativo, penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas los siguientes derechos: I. Recibir la información, orientación y asesoría necesaria, de manera integral, para su eficaz atención y protección, a fin de que puedan tomar decisiones informadas y ejercer de manera efectiva todos sus derechos; ...IV. Recibir atención médica y psicológica de manera integral; V. Reparación integral del daño, en términos de la Ley General de Víctimas y demás disposiciones aplicables, para lo cual los procedimientos deben considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten, y VI. Todos los demás derechos reconocidos en la Constitución, en los Tratados Internacionales en materia de derechos humanos de los que el Estado Mexicano es parte y demás instrumentos internacionales en la materia. En los procesos penales iniciados con motivo de un siniestro de tránsito en el que se hubiere actualizado algún tipo penal, las víctimas gozarán de los derechos establecidos en la Ley General de Víctimas.*

Podemos entonces mencionar que de acuerdo con la Ley que nos rige, la denominada movilidad segura se basa tanto en la prevención de las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito como en la capacidad para responder y reparar el daño si esto ocurre.

⁵ Congreso de la Unión. (2022, 17 de mayo). *Ley General de Movilidad y Seguridad Vial*. Diario Oficial de la Federación. Consultada en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>

Esto va en coincidencia con el compromiso asumido por México al adherirse a la Declaración de Estocolmo en el marco de la Tercera Conferencia Mundial Ministerial sobre Seguridad Vial⁶, en donde se propone alcanzar los objetivos mundiales para el año 2030, ratificando su compromiso de tomar acciones para ayudar a reducir las muertes por siniestros de tráfico en al menos un 50% entre los años 2020 y 2030, a través de acciones entre las que se encuentran: *Incluir la seguridad vial y un enfoque de sistemas seguros como elemento integral del uso de la tierra, el diseño de las calles, la planificación del sistema de transporte y la gobernanza, especialmente para los usuarios vulnerables de las carreteras y en las zonas urbanas, mediante el fortalecimiento de la capacidad institucional con respecto a las leyes de seguridad vial y la aplicación de la ley, la seguridad de los vehículos, las mejoras de la infraestructura, el transporte público, la atención después de los accidentes y los datos y; Asegurar el acceso oportuno a servicios de atención médica de emergencia y a largo plazo de alta calidad para los heridos y reconocer que una respuesta efectiva después del accidente también incluye el apoyo mental, social y legal para las víctimas, los sobrevivientes y las familias;*

Mencionando a la prevención y atención como elementos indispensables de una movilidad segura, en los ámbitos internacional y nacional se han materializado propuestas para implementar el seguro de responsabilidad civil obligatorio como una medida fundamental para atender a las víctimas después de un siniestro de tránsito y se han impulsado disposiciones de alcance nacional que garanticen que los conductores de vehículos automotores cuenten con un seguro que cubra los daños causados a terceros. La adopción de esta medida busca brindar una respuesta inmediata a las víctimas asegurando la compensación, acceso a la justicia, así como promover la responsabilidad compartida y la seguridad vial a nivel global.

El Plan Mundial Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030⁷, documento de orientación en la construcción de la LGMSV, describe una serie de medidas y recomendaciones basadas en intervenciones de eficacia demostrada y en las mejores prácticas para prevenir los traumatismos provocados en el tránsito y proporcionan una visión general integral de las medidas para establecer y fortalecer los sistemas de seguridad y que se consideran necesarias para alcanzar la meta de reducir las muertes

⁶Naciones Unidas. (1972). *Declaración de Estocolmo sobre el Medio Ambiente Humano*. Consultado en: <https://www.ordenjuridico.gob.mx/TratInt/Derechos%20Humanos/INST%2005.pdf>

⁷ Organización Mundial de la Salud, Comisiones Regionales de las Naciones Unidas, Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, & otras partes interesadas (2022). *Plan Global para la Seguridad Vial* [Global Plan for Road Safety]. Consultado en: https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35

y traumatismos debidos al tránsito. Las medidas que se mencionan en el Plan Mundial son:

- a) Transporte multimodal y planificación del uso de la tierra,
- b) Infraestructura vial segura,
- c) Vehículos seguros,
- d) Uso seguro de las vías de tránsito y
- e) Respuesta después de los accidentes.

Respecto del uso seguro de las vías de tránsito, el Plan Mundial concretamente señala la importancia de abordar el comportamiento de los usuarios de las vías en la legislación y promulgarse a nivel nacional o subnacional. Las normas de circulación son una parte esencial para garantizar comportamientos seguros de los usuarios de las vías de tránsito, pero deben aplicarse y hay que imponer sanciones apropiadas para disuadir las infracciones de tránsito.

En este sentido el citado Plan Mundial establece que Otros factores, incluida la base de las primas de seguro establecida en función del comportamiento del conductor pueden incentivar a los conductores a cumplir las leyes y normas de circulación.

Es por esto por lo que una de las medidas recomendadas para velar por el uso seguro de las vías de tránsito es imponer el seguro obligatorio de responsabilidad civil para los operadores de vehículos de motor.

Dicha medida tendrá un impacto directo en la respuesta institucional que debe darse una vez ocurrido un siniestro de tránsito, al constituir un mecanismo de financiamiento adecuado para una posible rehabilitación o en un esquema integral de apoyo a víctimas y sus familias. Así se ha mencionado en el Plan Mundial y remarca que:

“los planes de seguro obligatorio pueden apoyar significativamente la respuesta posterior a una colisión al facilitar las correspondientes investigaciones y ofrecer protección contra las pérdidas financieras a las víctimas.”⁸

⁸ Organización Mundial de la Salud, Comisiones Regionales de las Naciones Unidas, Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, & otras partes interesadas (2022). *Plan Global para la Seguridad Vial* [Global Plan for Road Safety]. Consultado en: https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34e8_35

La Guía iberoamericana de atención integral a víctimas de siniestros de tránsito⁹, de la Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Violencia Vial (FICVI), conformada por 18 organizaciones de la sociedad civil de víctimas y afectados por los siniestros de tránsito, resalta que:

“con la finalidad de garantizar la respuesta después del siniestro, existe en la mayoría de países de la región por ley un Seguro Obligatorio a Terceros SOAT (Ley de Responsabilidad Civil) que regula tanto la responsabilidad civil derivada del uso y circulación de vehículos a motor, como el aseguramiento de los mismos. En este sentido es importante garantizar a las posibles víctimas y a sus familiares la vigencia del mismo y, para ello, los gobiernos deberán fiscalizar además de la contratación, el pago actualizado del periodo del seguro, estableciendo que el incumplimiento de esta norma constituirá una infracción administrativa.”

En seguimiento a lo anterior, dicha medida ha sido incorporada en nuestro país en ordenamientos jurídicos en diversas Entidades Federativas, como parte de las políticas públicas en materia de seguridad vial.

b) Antecedentes en el proceso legislativo de la LGMSV y el seguro obligatorio de responsabilidad civil

En el transcurso del debate originado durante el proceso legislativo que dio lugar a la creación de la LGMSV, se abordó lo relativo al seguro obligatorio de responsabilidad civil. Este tema se destacó como nodal para organizaciones de la sociedad civil que impulsaron la Ley, sobre todo de las organizaciones de víctimas de siniestros de tránsito que consideraban esencial su inclusión, además de que las iniciativas contemplaban disposiciones relativas al mismo.

Fecha	Iniciativa	Disposiciones aplicables
30 de abril de 2019 Gaceta del Senado	Senadora Patricia Mercado Castro, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano y el Senador Martí Batres	Artículo 55.- Todo vehículo motorizado que circule en el territorio nacional deberá estar cubierto por un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros, con vigencia no menor a un año, para responder por el pago de la indemnización por los daños

⁹ Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial (FICVI); CAF – Banco de Desarrollo de América Latina; Fundación MAPFRE. (2016, marzo). *Guía Iberoamericana de atención integral a víctimas de siniestros de tránsito* [Guía]. Consultada en: https://contralaviolenciavial.org/uploads/Guia_Iberoamericana_de_Asoc_victimas_viales_FICVI.PDF

Martes 30 de abril de 2019 / LXIV/1SPO-131-2435/95171	Guadarrama, del Grupo Parlamentario de Morena	ocasionados en cualquier accidente de tránsito en donde resulte involucrado un tercero, y cuya contratación; será responsabilidad del propietario del vehículo. El seguro al que hace mención este artículo podrá ser contratado con cualquier institución de seguros debidamente autorizada según las leyes aplicables en la materia, y deberá renovarse anualmente. Las leyes y normativas estatales o municipales de regulación del tránsito establecerán las particularidades, procedimientos y mecanismos de sanción respecto al seguro obligatorio. Las instituciones de seguros que operen el seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños a terceros deberán destinar un porcentaje de las primas, que será establecido por el Secretariado Técnico del Consejo, para cumplir con los objetivos de esta Ley de conformidad con las leyes que las regulan.
22 de mayo de 2019 Gaceta Parlamentaria Miércoles 22 de mayo de 2019 / LXIV/1SPR-5-2447/95631	Senador Primo Dothé Mata, del Grupo Parlamentario de Morena presentó la iniciativa con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Seguridad Vial	Artículo 68. Los gobiernos de las entidades federativas determinarán de conformidad a las necesidades específicas públicas, lo relativo a los seguros de responsabilidad civil para los vehículos de transporte público y privado, que circulen por las vías públicas.
17 de marzo de 2021 Gaceta del Senado	Senadora Nancy de la Sierra Arámburo, del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, presentó la iniciativa	Artículo 100. Seguro obligatorio. Todo vehículo motorizado que circule en el territorio nacional deberá estar cubierto por un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros para responder del pago

Jueves 18 de marzo de 2021 / LXIV/3SPO-114-2806/115835	con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.	de la indemnización por los daños ocasionados en cualquier siniestro de tránsito en donde resulte involucrado un tercero, y cuya contratación será responsabilidad de la persona propietaria del vehículo. El seguro al que hace mención este artículo podrá ser contratado con cualquier institución de seguros debidamente autorizada según las leyes aplicables en la materia. El Reglamento Nacional de Tránsito o en su caso las leyes y normativas estatales o municipales de regulación del tránsito establecerán las particularidades, procedimientos y mecanismos de sanción respecto al seguro obligatorio. Las instituciones de seguros que operen el seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños a terceros destinarán un complemento de las primas para cumplir con los objetivos de esta Ley de conformidad con las leyes que las regulan.
16 de junio de 2021 Gaceta Parlamentaria Miércoles 16 de junio de 2021 / LXIV/3SPR-15-2853/118545	Senadora Xóchitl Gálvez Ruiz, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, y se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento	Artículo 153. Todos los vehículos motorizados, deberán contar con un seguro para responder por los daños causados a terceros en su persona o bienes, que deriven de la conducción de estos en los términos de la legislación civil correspondiente. La contratación del seguro será responsabilidad del propietario del vehículo. El seguro podrá ser contratado con cualquier institución de seguros debidamente autorizada según las leyes aplicables en la materia, el cual deberá estar vigente en todo momento.

	Territorial y Desarrollo Urbano, y de la Ley de Coordinación Fiscal	Por ningún motivo se podrá obligar a las personas propietarias de vehículos a que contraten el seguro con alguna institución de seguros en específico. Las leyes y normativas estatales o municipales de regulación del tránsito establecerán las sanciones y procedimientos sancionatorios para verificar el cumplimiento de la contratación del seguro obligatorio para vehículos motorizados.
5 de septiembre de 2019 Gaceta Parlamentaria, año XXII, número 5359-IV, jueves 5 de septiembre de 2019	Diputado Javier Ariel Hidalgo Ponce, del Grupo Parlamentario de Morena, con proyecto de decreto por el que expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, a cargo del diputado Javier Ariel Hidalgo Ponce, del Grupo Parlamentario de Morena	Artículo 12. Las personas usuarias de vehículos motorizados particulares y usuarias motociclistas están obligadas a resguardar la vida e integridad física de toda persona usuaria de las vías de comunicación, en especial peatones, personas con discapacidad, personas adultas mayores, mujeres embarazadas, personas menores de 18 años, cualquiera otra que tenga una movilidad limitada y ciclistas. Las personas usuarias de vehículos motorizados particulares y usuarias motociclistas deberán contar con licencia de conducir vigente, así como con seguro de daños a terceros y poseer la documentación que acredite que el vehículo automotor está en regla con las verificaciones técnicas establecidas por la ley.

Si bien como parte del debate se planteó la posibilidad de continuar con su estudio como un área de oportunidad que considerara su eventual incorporación a la LGMSV, subrayando la necesidad de encontrar el consenso necesario para abordar las cuestiones relacionadas con la responsabilidad civil en el contexto de los siniestros de

tránsito; lo anterior también considerando que ya estaba incluido, en ese momento, como obligatorio en 14 Leyes Estatales, de acuerdo con la Radiografía de Leyes Estatales de Movilidad elaborada por Céntrico¹⁰ para el Encuentro Nacional de Diputados Locales por la Movilidad (ENDIMOV).

Por lo anterior es que se ha realizado el trabajo que constituye la elaboración de la presente iniciativa y se da continuidad a lo acordado, iniciando así con ella el proceso legislativo que pueda culminar en una propuesta de reformas para la incorporación de la figura del seguro de responsabilidad civil por daños a terceros en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

c) Antecedentes para la elaboración de la presente iniciativa

Dando continuidad a la forma de construcción de la LGMSV, a través del consenso, ejercicios de parlamento abierto y análisis con rigor legislativo de disposiciones en beneficio de la sociedad, el 19 de abril de 2023 se llevó a cabo en el Senado de la República el conversatorio denominado *Seguro de Responsabilidad Civil Obligatorio y su Contribución a la Seguridad Vial*¹¹, convocado por la Senadora Patricia Mercado, el Senador Emilio Álvarez Icaza Longoria y la Coalición Movilidad Segura, para enriquecer el debate público y en donde se realizaron diversos pronunciamientos y se presentaron cifras por parte de especialistas, integrantes de organizaciones de sociedad civil y de familiares de víctimas; y se urgió la necesidad de trabajar para su inclusión en la LGMSV, como un elemento necesario de respuesta institucional que debe abordarse de forma integral para garantizar el derecho de toda persona a la movilidad.

El encuentro inició haciendo un recuento de los argumentos que durante el debate legislativo se esgrimieron a favor y en contra de la incorporación del Seguro de Responsabilidad Civil como obligatorio en la Ley.

A favor se mencionó lo siguiente:

- Es un seguro para proteger a las personas, no a los automóviles.
- Protege a las personas de perder su patrimonio, ya que los costos pueden ascender hasta cuatrocientos cincuenta mil pesos, de acuerdo con cifras de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS) y si es un gasto catastrófico, hasta un millón y medio de pesos.

¹⁰ Céntrico. (2021, noviembre). *Radiografía: diagnóstico sobre movilidad urbana en México* [Informe]. Consultado en: <https://centrico.mx/docs/radiografia.pdf>

¹¹ Senado de la República. Comisión de Zonas Metropolitanas y Movilidad. (2023, 19 de abril) *Conversatorio: Seguro de responsabilidad civil obligatorio y su contribución a la seguridad vial*. [Video] Youtube. Consultado en <https://www.youtube.com/watch?v=oSQdWUghZul>

- El seguro obligatorio ya está establecido en el Reglamento de Tránsito de la CDMX y en casi la mitad de las entidades federativas en el país.

En contra:

- Es un gasto que afecta a las personas de menores ingresos, sobre todo, se deja la posibilidad de que las Entidades que así lo decidan lo establezcan como obligatorio por lo que no tendría que estar en la LGMSV.
- Es necesario reformar las Leyes que regulan los seguros de todo tipo pues se han detectado irregularidades que pueden ampliarse de establecerlo como obligatorio. Hace falta una mejor regulación de los seguros en general y especialmente de los que ofrecen cobertura a las personas que manejan algún tipo de vehículo.

De igual forma, se elaboró por parte de Céntrico y Víctimas de la Violencia Vial, organizaciones integrantes de la Coalición Movilidad Segura un estudio técnico-legal denominado *El seguro obligatorio en la legislación de movilidad y seguridad vial en México*¹², que contiene elementos técnicos y jurídicos que pueden tomarse de base para un análisis exhaustivo para la inclusión del seguro de responsabilidad civil obligatorio en la LGMSV, el cual fue presentado en el Senado de la República el 26 de septiembre de 2023.

d) El estudio técnico- legal “El seguro obligatorio en la legislación de movilidad y seguridad vial en México”

De los hallazgos encontrados en el estudio a que se hace referencia y que sirvan de fundamento para la incorporación del seguro de responsabilidad civil en la Ley marco en materia de movilidad y seguridad vial, podemos mencionar los siguientes¹³:

La movilidad entraña un riesgo inherente a ella misma. En especial al momento en que, para moverse, se operan maquinarias pesadas con potencias muchísimo más altas que las del cuerpo humano: los automóviles. El uso de seguros de responsabilidad civil como mecanismo de redistribución de riesgos tiene mucho sentido en esta actividad, cuya probabilidad de causar daños a terceros es elevada.

Los beneficios intrínsecos al contrato de seguro de responsabilidad civil a terceros pueden sintetizarse en la redistribución de la carga financiera para propietarios y

¹² Céntrico. (2022). *El seguro obligatorio en la legislación de movilidad y seguridad vial en México* [Informe]. Consultado en: <https://centrico.mx/docs/seguroobligatorio.pdf>

¹³ Datos y argumentos que se encuentran en el estudio técnico-legal “El seguro obligatorio en la legislación de movilidad y seguridad vial en México” previamente citado

conductores de vehículos en caso de daño a terceros. Pero sobre todo tiene un efecto positivo en la protección de las víctimas, al proporcionar una forma de compensación financiera sobre una carga financiera por los daños sufridos, que puede ser muy alta, contemplando además en principio el pago rápido, cuando más se necesita, es decir, inmediatamente posterior al siniestro.

Un dato impactante es que, actualmente, en 2 de cada 3 atropellamientos fatales el responsable se fuga sin que en la mayor parte de los casos se supiera quién es¹⁴, lo cual deja a las víctimas y sus familiares en un estado de indefensión inaceptable.

La fuga del lugar del responsable del sitio del siniestro es una de las constantes que impiden la justicia a las víctimas. La falta de un seguro de responsabilidad civil incentiva a las personas a fugarse o a aprovecharse de los límites del sistema judicial, sabiendo que son muchas las puertas que conducen a que no se garantice una reparación del daño. De la misma manera, el límite (o al menos el documentado) de solvencia de los dañadores constituye un tope que impide compensar adecuadamente a la víctima.

El argumento más sólido para obligar la contratación de un seguro es la motivación para cumplir con la ley tanto en la conducción como en los requisitos para hacerlo, incluyendo el registro, la licencia, verificación y demás trámites requeridos. El incentivo más fuerte es el de no fugarse del lugar del siniestro, dado que cumple con todos los requerimientos legales para la conducción y que la persona cuenta con una protección respecto al suceso.

Según el informe¹⁵, y con datos que corresponden a la fecha de su publicación, en los 19 estados donde por Ley es obligatorio el seguro de responsabilidad civil, apenas el 32 % de los vehículos tienen seguro. Tanto la teoría como las buenas prácticas establecen que existen dos caminos para aumentar el cumplimiento de esta regulación:

Primero, aplicar la ley. Los protocolos y procedimientos para la inspección y vigilancia de las normas de seguro obligatorio son en esencia las mismas que para la mayor parte de las disposiciones de las reglas de tránsito, y están sostenidas por un sólido andamiaje regulatorio, doctrina y jurisprudencia que garantiza su efectividad cuando está bien implementada. La principal barrera no es tampoco financiera, dado que las multas pueden financiar por mucho la actividad de vigilancia, sino el impacto político de una medida que no es inmediatamente popular, aunque a mediano plazo sí lo sea. En todo

¹⁴ Céntrico, 2022. *Op cit.*

¹⁵ *Ibid.*

caso, no es una medida que puede ser aplicada, sino una obligación legal que no debe ser omitida.

El segundo camino es el control a través de instrumentos establecidos relacionados con la gestión de un automóvil: el control vehicular, la verificación ambiental o físico-mecánica, la licencia de conducir, la liberación de un vehículo retenido, el refrendo o en el caso de los servicios de transporte, la revista vehicular, pueden ser mecanismos efectivos de control, con mucho menor impacto político y social, y que además permite el cumplimiento gradual del entramado normativo relativo a la conducción de un automóvil.

Respecto de la normativa aplicable debe señalarse, de acuerdo con lo establecido en el informe que el tránsito es un ámbito regulatorio que impacta los tres órdenes de gobierno. Pero esta regulación no es homogénea a lo largo del país: cada entidad federativa y dentro de éstas, algunos municipios, regulan esta materia de manera diferente, incluso a veces contradictoria. La *dispersión normativa* es un elemento en general negativo, dada la importancia de que las disposiciones queden claras para los conductores quienes, por la naturaleza misma de la circulación de vehículos, están sujetos en su mayoría, a diferentes jurisdicciones todos los días. Entender qué tan dispersa es esta normativa es clave para resolver problemas como el del seguro de responsabilidad civil, cuya naturaleza va más allá de las fronteras administrativas dentro del territorio nacional.

❖ El seguro de responsabilidad civil y el derecho a la movilidad segura

El seguro de responsabilidad civil para vehículos está intrínsecamente vinculado con los derechos humanos en varias formas. Primero, juega un papel importante en el derecho a la vida y a la integridad física, ya que tiene como objetivo cubrir los daños causados a terceros en caso de un siniestro vial. Esto significa que, si una persona sufre lesiones o incluso la muerte a causa de siniestro, el seguro puede proporcionar compensación económica, lo que puede ser esencial para cubrir los costos de atención médica, rehabilitación o pérdida de ingresos.

El seguro de responsabilidad civil para vehículos también está vinculado al derecho a un recurso efectivo, que es un principio fundamental de los derechos humanos. En este contexto, el seguro de responsabilidad civil ofrece un medio rápido y eficiente para lograr la reparación en caso de que los derechos de una persona sean violados a causa de un siniestro de tránsito. Y es que al menos parte de esta reparación debe presentarse inmediatamente después las lesiones, de manera que la rehabilitación tenga un mayor

impacto y pueda llevarse a cabo en las mejores condiciones. La existencia de un seguro permite el pago inmediato de la atención hospitalaria y rehabilitación en el momento que más se necesita.

❖ Distribución de competencias

Los tres órdenes de gobierno tienen atribuciones para regular el tránsito, incluida la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil para vehículos motorizados. La Constitución prevé que el Congreso federal está facultado para *dictar leyes sobre vías generales de comunicación* (art. 73 fr. XVII), lo cual incluye su construcción y operación, pero evidentemente también el uso que le den quienes circulan sobre ellas. Por lo tanto, quienes circulen en autopistas y carreteras federales están sujetos a la regulación de tránsito que la Federación expida.

Sin embargo, solo un pequeño porcentaje de las vías son generales. Para todas las demás, que básicamente se dividen por un lado en carreteras secundarias y caminos vecinales, y por otro en todas las calles urbanas y suburbanas, la Constitución es omisa, excepto por la facultad de los municipios previstas en el art. 115 Constitucional, donde el servicio de tránsito recae en ellos.

Un error muy común es suponer que ese artículo le otorga al municipio la facultad exclusiva de regular el tránsito. Ya la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) ha emitido sentencias y tesis en las que establece que la facultad reglamentaria del municipio se circunscribe a la del Estado, “correspondiendo a la legislatura estatal dar la normatividad general que debe regir en el Estado a fin de dar homogeneidad al marco normativo de tránsito en el Estado, esto es, corresponderá a la legislatura estatal emitir las normas sobre las cuales debe prestarse el servicio público y a los ayuntamientos la reglamentación de las cuestiones de tránsito específicas de sus municipios que, por tanto, no afectan ni trascienden en la unidad y coherencia normativa que deba existir en todo el territorio del Estado por referirse a las peculiaridades y necesidades propias de sus respectivos ámbitos de jurisdicción territorial, como lo son las normas y criterios para administrar, organizar, planear y operar el servicio de tránsito a su cargo”.

Es decir, en aras de garantizar la coherencia normativa en el territorio de cada entidad, corresponde a las entidades federativas expedir la normatividad general en materia de tránsito y a los municipios la regulación de tránsito específicas considerando las peculiaridades y necesidades de cada municipio, así como las normas para administrar el servicio de tránsito que le otorga el art. 115 Constitucional. En ciertos casos estas

facultades pueden ser transferidos a los Estados mediante convenios, como en los casos comunes de la seguridad pública, el agua o la salud.

Así, el segundo párrafo de la fracción II del art. 115 Constitucional¹⁶ establece que los ayuntamientos tienen facultades para aprobar las disposiciones administrativas que regulan las materias de su competencia, en este caso el servicio de tránsito, de acuerdo con las leyes en materia municipal que deberán expedir las legislaturas de los Estados:

Art. 115 (...)

II. (...) Los ayuntamientos tendrán facultades para aprobar, de acuerdo con las leyes en materia municipal que deberán expedir las legislaturas de los Estados, los bandos de policía y gobierno, los reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general dentro de sus respectivas jurisdicciones, que organicen la administración pública municipal, regulen las materias, procedimientos, funciones y servicios públicos de su competencia y aseguren la participación ciudadana y vecinal.
(...)

III.- Los Municipios tendrán a su cargo las funciones y servicios públicos siguientes: (...)
h). - Seguridad pública, en los términos del artículo 21 de esta Constitución, policía preventiva municipal y tránsito; (...)

De esta forma, derivado de lo establecido tanto en la Constitución como en la jurisprudencia, las legislaturas estatales sí pueden regular temas generales en materia de tránsito, por ejemplo, normas generales de circulación o requerimientos para operar un vehículo (como es el caso del seguro de responsabilidad civil), mientras que los municipios tienen la facultad de normar temas específicos. El alcance explícito de estas normas específicas respecto a las que los municipios tienen facultades no existe en la ley ni en la jurisprudencia consultada, pero puede incluir los sentidos de circulación, la regulación del estacionamiento y demás normas particulares, así como los procedimientos de vigilancia y las sanciones para cada infracción.

Así, los reglamentos municipales no pueden contravenir lo establecido en las leyes estatales de movilidad y/o tránsito, solamente complementar las disposiciones generales con normas específicas.

¹⁶ Diario Oficial de la Federación. (2020, 18 de diciembre). *Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de movilidad*. Gobierno de México. Consultado en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5608029&fecha=18/12/2020

❖ Normativa federal

La facultad federal sobre las llamadas vías generales de comunicación se deriva de la Constitución, y está regulada en la Ley de Vías Generales de Comunicación (LVGC), la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (LCPAF), el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares (RAFSA) y el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal (RTF). De acuerdo con estas normas, el seguro de responsabilidad civil es obligatorio para todo vehículo motorizado que circule en los caminos federales a partir de la adición al art. 63 Bis de la LCPAF el 21 de mayo de 2013¹⁷:

LCPAF art 63 Bis. Todos los vehículos que transiten en vías, caminos y puentes federales deberán contar con un seguro que garantice a terceros los daños que pudieren ocasionarse en sus bienes y personas por la conducción del vehículo. La contratación del seguro será responsabilidad del propietario del vehículo.

La sanción establecida en el art. 74 Bis fr. II de esa misma Ley es de 20 a 40 días de salario mínimo vigente, con la restricción de que le será cancelada la infracción si el propietario del vehículo presenta ante la autoridad recaudatoria en los 45 días naturales la póliza de seguro.

Además, el mismo art. 63 Bis establece que la SHCP oyendo la opinión de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas “establecerá las reglas para la operación del seguro a que se refiere el primer párrafo, procurando la accesibilidad económica y la disponibilidad para su contratación. Para tal efecto se establecerá un monto mínimo de cobertura de la póliza de seguro”.

Estas reglas fueron publicadas el 27 de marzo de 2014 y establecen las reglas en materia de seguros¹⁸, entre ellas una cobertura mínima de \$100,000 para lesiones o muerte y \$50,000 para daños materiales. Asimismo, las reglas establecen un deducible de cero pesos.

¹⁷ Congreso de la Unión. (2013). *Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal*. Consultado en: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/lcpaf/LCPAF_ref05_21may13.pdf

¹⁸ Gobierno de México. (2014, 27 de marzo). *Acuerdo por el que se establecen los lineamientos para la elaboración y presentación de los Programas Anuales de Evaluación de las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal*. Diario Oficial de la Federación. Consultado en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5338448&fecha=27/03/2014#gsc.tab=0

Por otro lado, la LCPAF establece normas específicas para el autotransporte, es decir, los servicios de transporte de personas y carga que circulen en las vías federales¹⁹:

LCPAF art 38.- Los permisionarios de los vehículos son solidariamente responsables con sus conductores, en los términos de esta Ley, sus reglamentos y demás disposiciones legales aplicables, de los daños que causen con motivo de la prestación del servicio.

LCPAF art 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 para operar en carreteras de jurisdicción federal.

La red de carreteras federales es de 50,434 km, es esencial para conectar localidades, resulta impensable que un vehículo pueda ser operado en cualquier estado sin requerir el uso de esta red. Incluso en las ciudades y zonas metropolitanas, las vías federales operan como avenidas radiales y en algunos casos periféricas urbanas, con un peso muy alto en la dinámica de viajes locales en áreas urbanas y metropolitanas.

En el informe citado²⁰ se señala a manera de ejemplo que en el caso de 6 zonas metropolitanas (Aguascalientes, Guadalajara, CDMX, Mérida, Chihuahua y Monterrey) las vías federales están integradas totalmente a la red vial, por lo que resulta imposible pensar en el uso de vehículos motorizados sin usar estas vías. En áreas urbanas medianas y más pequeñas esto resulta todavía más aplicable.

❖ Normativa estatal

Derivado de la publicación de la LGMSV en 2022, las entidades federativas comenzaron a armonizar sus leyes en materia de movilidad, transporte, seguridad vial y/o equivalentes. A la fecha del último corte de revisión de las normas estatales²¹, 21 entidades federativas han aprobado reformas o leyes nuevas con el objetivo de

¹⁹ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (1993). *Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal*. Última reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación el 16 de julio de 2025. Consultado en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LCPAF.pdf>

²⁰ Céntrico, 2022. *Op Cit*.

²¹ De conformidad con el informe “*El seguro obligatorio en la legislación de movilidad y seguridad vial en México*” la fecha del último corte de revisión es la del 27 de agosto de 2025. Actualmente son 21 estados los que han armonizado sus leyes de movilidad, transporte o análogas.

armonizar su legislación local para estar alineados a la LGMSV: Nayarit (26/ago/22), Yucatán (12/sep/22), Colima (14/ene/23), Jalisco (29/oct/22), Aguascalientes (23/ene/23), Tamaulipas (27/abr/23), Quintana Roo (28/abr/23), Michoacán (1/jun/23), Durango (15/jul/23), Campeche (25/jul/23), Baja California Sur (26/jul/23), Nuevo León (24/nov/23), Puebla (5/dic/23), Sonora (05/ene/24), Tlaxcala (4/abr/24), Tabasco (27/abr/2024), Estado de México (21/may/24), Guanajuato (7/jun/24), Guerrero (23/ago/24), Chihuahua (12/oct/24) y Sinaloa (6/nov/24). La eliminación del requerimiento del seguro obligatorio en la Ley General sin duda reduce la efectividad de la armonización.

Hasta la fecha citada en el informe, de las 32 entidades federativas, en 22 es obligatorio el seguro de responsabilidad civil (SRC) para todos los vehículos, mientras que en los 10 restantes es obligatorio solo para los servicios de transporte. En 3 de las 22 entidades federativas donde es obligatorio, sin embargo, no está previsto esto en la ley sino en un reglamento. Lo anterior implica que en apenas 19 entidades federativas la ley obliga el SRC para todos los vehículos.

El seguro de responsabilidad civil es obligatorio para los Estados de Baja California, Chihuahua, Ciudad de México, Coahuila, Colima, Durango, Guanajuato, Hidalgo, Jalisco, Nayarit, Oaxaca, Querétaro, Quintana Roo, San Luis Potosí, Sinaloa, Tabasco, Tamaulipas, Veracruz y Yucatán, de acuerdo con su respectiva legislación estatal en materia de movilidad²². En el caso de Chiapas, Estado de México y Morelos, el seguro de responsabilidad civil es obligatorio por reglamento²³.

Por lo que respecta a la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil para los servicios de transporte, las legislaciones estatales la prevén para los casos de Aguascalientes, Baja California Sur, Campeche, Guerrero, Michoacán, Nuevo León, Puebla, Sonora y Zacatecas. Para Tlaxcala, el seguro de responsabilidad civil es obligatorio por reglamento para los servicios de transporte.²⁴

❖ Normativa municipal

En 2020 se contaba en México con 2,457 municipios. La dispersión de la población podría en principio ser percibida como alta en un número tan grande de municipios, pero lo cierto es que los 242 con más de 100,000 habitantes son hogar de 85 de los 127

²² Céntrico, 2022. *Op Cit.*

²³ *Ibid.*

²⁴ *Ibid.*

millones de mexicanos, es decir de 2 de cada 3 habitantes del país (67%) vive en el 10% de los municipios del país²⁵.

Para efectos del informe se documentaron 437 municipios donde reside el 68 % de la población, los cuales tienen influencia alta en la regulación de tránsito. De estos municipios en solo 134 había reglamentos de tránsito municipales, mientras que en 303 no había y se usaba la regulación estatal. En estos 134 municipios con reglamento de tránsito propio viven 48.5 millones de personas, el 38% de la población del país. Y es que la población promedio por municipio donde sí hay reglamento de tránsito es de 362 mil, mientras que donde no hay es de 124 mil, es decir casi 3 veces menos donde no hay norma municipal. La muestra no es representativa para evaluar a los municipios no analizados, dado que es bastante más probable que los municipios más pequeños no tengan reglamento propio y usen la norma estatal.

❖ Análisis comparativo de legislaciones estatales y municipales

De acuerdo con el informe²⁶ y a la fecha de corte considerada, el avance normativo del seguro obligatorio de responsabilidad civil en las 32 entidades federativas puede catalogarse en cinco grupos:

- Grupo I Ley estatal. En 19 entidades (Baja California, Chihuahua, Ciudad de México, Coahuila, Colima, Durango, Guanajuato, Hidalgo, Jalisco, Nayarit, Oaxaca, Querétaro, Quintana Roo, San Luis Potosí, Sinaloa, Tabasco, Tamaulipas, Veracruz, Yucatán) la ley estatal claramente establece la obligatoriedad del seguro para todos los vehículos.
- Grupo II Reglamento estatal. En 3 entidades (Morelos, Edomex, Chiapas) el seguro es obligatorio para todos los vehículos, pero a través de un reglamento expedido por el ejecutivo estatal, y no de la ley.
- Grupo III Reglamento municipal. En 4 entidades (Guerrero, Nuevo León, Sonora y BCS) la norma estatal establece que el seguro es obligatorio para servicios de transporte, pero no para los vehículos particulares; sin embargo, en los municipios principales (Acapulco, Monterrey, Hermosillo, Cajeme, Nogales y La Paz) sí es obligatorio para todos.

²⁵ *Ibid.*

²⁶ *Ibid.*

- Grupo IV Ley estatal/servicios de transporte. En 5 entidades (Aguascalientes, Campeche, Michoacán, Puebla y Zacatecas), el seguro solo es obligatorio por ley para servicios de transporte, pero no para vehículos particulares ni la ley ni en reglamentos estatales y municipales.
- Grupo V Reglamento estatal/servicios de transporte. En una entidad (Tlaxcala) el seguro solo es obligatorio para servicios de transporte a través de un reglamento, no de la ley; no es obligatorio para vehículos particulares.

Como se señaló, el criterio seguido por la SCJN en la interpretación de la Constitución respecto a las facultades de estados y municipios en la regulación del tránsito, estableció que los municipios pueden complementar las leyes estatales de tránsito con regulación particular y de procedimientos y sanciones, pero no la pueden contravenir. Esto implica que si una ley estatal establece como obligatorio el seguro, el municipio tiene que considerarlo también obligatorio; pero si la ley estatal no establece la obligatoriedad, el municipio puede hacerlo obligatorio.

Cuando analizamos el caso por municipio, considerando la ley o leyes estatales aplicables, así como la reglamentación complementaria municipal, resulta que de los 2,457 municipios y los 127,792,286 mexicanos que vivimos en ellos de acuerdo con el corte utilizado, en 1,793 es obligatorio el seguro de responsabilidad civil para todos los vehículos, ya sea a través de la ley estatal (Grupo I), un reglamento estatal (Grupo II) o un reglamento municipal (Grupo III). En estos 1,793 municipios viven 105,256,708 mexicanos, equivalentes al 82.4% del total.

Es decir, donde no hay requerimiento del seguro para vehículos particulares es en 664 municipios donde residen 22,535,578 (17.6%) de personas.

La regulación existente a nivel estatal y municipal es diversa, pero tiene coincidencias y patrones comunes, así como particularidades que solo son incluidas en una entidad o un municipio. Reconocer tanto las lagunas regulatorias sistemáticas, así como las buenas prácticas resulta clave para consolidar disposiciones exitosas, basadas en municipios o estados que las tienen ya operando.

➤ Conclusiones en el Informe:

- 1. La obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil vehicular es un paso fundamental hacia la legalidad y la protección de las víctimas de siniestros de tránsito.** Este mandato garantiza que los conductores asuman su responsabilidad, no solo legal, sino también financiera, al brindar una red de

seguridad para las víctimas que necesitan compensación inmediata tras un incidente.

2. La innovación es local y la consolidación de políticas públicas es nacional. Las leyes y reglamentos federales sobre tránsito en vías generales de comunicación establecen un piso sólido para el seguro de responsabilidad civil obligatorio. Las leyes y reglamentos estatales y municipales contienen diversas obligaciones, instrumentos y procedimientos, ya probados en campo, con los que se puede complementar una normativa nacional.

3. Existe una alta dispersión y una baja cohesión regulatoria de las normas de tránsito. La normativa aplicable varía considerablemente entre las diferentes jurisdicciones, y esta variabilidad puede llevar a inconsistencias en la aplicación de la ley y en la protección que se brinda a los ciudadanos. La coherencia y unicidad normativa es clave para el cumplimiento efectivo de la ley, y para dar legitimidad a las medidas de coerción y sanción requeridas por parte de los gobiernos.

4. La regulación estatal importa mucho. Si bien la práctica normativa ha derivado en que los municipios puedan expedir sus propios reglamentos de tránsito, hay dos efectos que justifican la homologación de normas: las zonas metropolitanas del Valle de México, Guadalajara y Monterrey han trabajado para homologar sus reglas de tránsito, y, por otro lado, la mayor parte de los municipios usa las leyes estatales de tránsito como su norma aplicable. Empujar la homologación de las 32 leyes de movilidad, tránsito y/o vialidad permite un esfuerzo más eficiente que intentar incidir en los cientos de reglamentos de tránsito municipales.

Por lo que se recomienda:

1. Unificar las normas generales de circulación y de seguridad en todo el país. No está justificada la variación sobre normas generales entre diferentes entidades federativas y municipios, por lo que se debe armonizar las leyes y reglamentos de tránsito en todo el país, incluyendo el reglamento de tránsito federal. Una normativa homogénea y coherente facilita la comprensión y el cumplimiento de las reglas por parte de los conductores, independientemente de su ubicación, promoviendo así la movilidad segura. Además, permite una movilidad fluida entre regiones y ciudades, ya que los conductores no tienen que

adaptarse a diferentes grupos de reglas en cada jurisdicción, en especial frente a la emergencia de la conducción autónoma. También simplifica la aplicación y el cumplimiento de las leyes por parte de las autoridades, y asegura que todos los ciudadanos, independientemente de su ubicación, tengan la misma protección y responsabilidades legales.

2. Reforma legislativa nacional. Se debe modificar la legislación nacional para incorporar en la LGMSV la obligatoriedad para todo vehículo motorizado en el territorio nacional tener un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros, con el objetivo de garantizar el pago de la indemnización por daños en caso de cualquier siniestro de tránsito en el que se vea involucrado un tercero. Este seguro debería ser contratado por el propietario del vehículo y con cualquier institución de seguros autorizada según las leyes aplicables en la materia. Asimismo, se deberán reformar las leyes y reglamentos federales para establecer las especificidades (cobertura mínima, deducibles, incentivos), procedimientos y mecanismos de sanción en relación con este seguro obligatorio, que permitan converger la regulación federal de seguro obligatorio con las de las entidades federativas.

3. Armonización normativa en entidades federativas y municipios. Establecer la obligación de seguro de responsabilidad civil, así como las modalidades a las que se deben sujetar los conductores y sus vehículos, requiere un diseño normativo que permita garantizar el cumplimiento de las obligaciones, con la flexibilidad de modificar disposiciones secundarias. Las leyes de movilidad de las entidades deben establecer claramente la obligación de contar con el seguro de responsabilidad civil bajo las modalidades y condiciones que se definan, congruente con la regulación federal. Los reglamentos de tránsito, tanto estatales como municipales expedidos por las autoridades administrativas a quienes se les ha otorgado el poder reglamentario, podrán proporcionar detalles específicos y orientación sobre cómo se deben implementar y cumplir las leyes.

4. Innovación regulatoria. A fin de no permitir aumentos del riesgo moral, se deben innovar las normas secundarias y los procedimientos, de manera que se diseñe un esquema de incentivos tanto a conductores como a empresas de seguros y gobierno, de manera que se fomente la conducción segura, mediante la incorporación de metodologías basadas en esquemas como *pago por km*, *paga como conduces*, descuentos por cero siniestros y pago a tiempo.

5. Financiamiento a la seguridad vial. Las instituciones de seguros que operen el seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños a terceros destinarán un complemento de las primas para cumplir con los objetivos de movilidad segura del país, que pueden ser destinados a programas específicos de compra de equipo, diseño de manuales, lineamientos o procedimientos, o cualquier destino que se defina en el marco del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial. También se puede financiar un fondo que permita pagar indemnizaciones para víctimas en los casos de responsables fugados o sin seguro.

6. Aplicación de la ley y tolerancia cero a factores graves de riesgo. Es esencial reforzar la aplicación rigurosa de la ley y adoptar una política de tolerancia cero para las conductas de riesgo en el tránsito. Esto incluye conducir bajo los efectos del alcohol o sustancias psicoactivas, exceder los límites de velocidad, no usar cinturón de seguridad o casco, y usar el teléfono móvil mientras se conduce, entre otras. La consistencia y predictibilidad en la aplicación de la ley, acompañadas de una comunicación efectiva sobre las consecuencias de estas conductas, son fundamentales para cambiar la percepción de riesgo y, en consecuencia, los comportamientos en la vía pública.

7. Sanciones y responsabilidad objetiva. La responsabilidad objetiva y el concepto de dolo eventual pueden tener un efecto disuasorio significativo sobre las conductas de conducción temerarias y de alto riesgo. La implementación de estos principios en la ley puede contribuir a una reducción en la cantidad de accidentes de tránsito, lesiones y muertes. Además, las medidas cautelares y las sanciones juegan un papel crucial en la aplicación de la ley y la disuasión de comportamientos de conducción peligrosos. Es crucial que estas medidas sean proporcionales, justas y aplicadas de manera coherente para garantizar su efectividad.

8. Renovación obligatoria del seguro. Se propone la integración del trámite de renovación del seguro obligatorio a un procedimiento ya existente y de carácter anual, como puede ser el refrendo o pago de tenencia, pago de multas, la verificación de emisiones o la revisión físico-mecánica del vehículo. Esta acción ayudaría a garantizar que todos los vehículos en circulación cuenten con una cobertura de seguro actualizada, proporcionando así una mayor protección para los usuarios de las vías y para la sociedad en general. Sin embargo, para garantizar la efectividad y la equidad de esta medida, es crucial que esta se

incorpore a la normativa nacional, evitando así que ciertas entidades federativas puedan convertirse en destinos atractivos para el registro de vehículos por su falta de control en este requisito. Esta uniformidad a nivel nacional evitaría el dumping fiscal y aseguraría una implementación más efectiva y equitativa del seguro obligatorio de vehículos.

9. Organismo Nacional de Compensación de Víctimas. Se propone la creación de un organismo nacional, que funcione como un mecanismo de respaldo para garantizar la cobertura de daños en aquellos casos en que la aseguradora no pueda hacer frente a sus obligaciones o en situaciones donde el responsable del daño no esté identificado o no cuente con un seguro. Este organismo representaría un respaldo adicional para los ciudadanos, incrementando la protección y la seguridad en las calles y carreteras mexicanas. Además, al funcionar como un sistema de seguridad para la industria de seguros, este organismo podría incentivar la adquisición de pólizas de seguros al reducir la incertidumbre para los asegurados, contribuyendo así a la generalización del seguro obligatorio de vehículos.

e) Reflexión respecto de las víctimas de siniestros de tránsito

Uno de los elementos que representa mayor justicia social con la publicación de la LGMSV es el reconocimiento de víctimas a aquellas personas que han sufrido daños, lesiones o pérdidas como resultado de un siniestro de tránsito, como conductor, pasajero, peatón o ciclista y que han experimentado graves niveles de daño que van desde lesiones físicas, adquirir alguna discapacidad o pérdida de algún ser querido.

La evolución en la concepción de un siniestro de tránsito ha pasado de ser percibido como un evento fortuito inevitable a una situación cuyas consecuencias graves pueden ser prevenibles, lo cual está intrínsecamente ligada a la transformación en la consideración de las víctimas viales.

La creencia predominante, incluso legal era que los siniestros eran eventos que no podían prevenirse de manera efectiva, por lo que las personas afectadas no se consideraban automáticamente y en el sentido legal más estricto como víctimas.

Sin embargo, la actual comprensión de la seguridad vial, que se ve reflejada en la LGMSV reconoce que las consecuencias graves de los siniestros pueden evitarse mediante medidas como la implementación de normativas de tránsito, la mejora de la

infraestructura vial y la promoción de comportamientos seguros, tal y como ha sido mencionado.

Bajo esta nueva visión se entiende que la seguridad vial no es azarosa, sino que implica responsabilidad y acción proactiva para reducir los riesgos y sus consecuencias.

Al reconocer que las muertes y lesiones graves de los siniestros de tránsito pueden prevenirse se refuerza la importancia de proteger a las personas afectadas y considerarlas víctimas con sus derechos específicos como los mencionados en el artículo 23 de la LGMSV, pero también incorpora a las víctimas viales como sujetos destinatarios de normas aplicables a víctimas y de la obligación de todas las autoridades de todos los ámbitos de gobierno y de los poderes constitucionales, así como a instituciones públicas o privadas a velar por su protección, a proporcionarles ayuda, asistencia o reparación integral, tal y como lo menciona el artículo 1 de la Ley General de Víctimas.

De acuerdo con la Ley General de Víctimas, las víctimas tienen derecho a ser reparadas de manera oportuna, plena, diferenciada, transformadora, integral y efectiva por el daño que han sufrido como consecuencia del delito o hecho que las ha afectado o de las violaciones de derechos humanos que han sufrido, comprendiendo medidas de restitución, rehabilitación, compensación, satisfacción y medidas de no repetición.

Establecer la obligatoriedad del Seguro de Responsabilidad Civil de daños a terceros para conductores de automóviles fortalecerá la concepción de reparación integral del daño acorde al derecho humano a la justa reparación, que tendrá una doble dimensión en cuanto a su protección: la referente a los actos de autoridad como en el ámbito entre particulares.²⁷

Lo anterior se refuerza con una línea jurisprudencial consolidada por la SCJN que ha interpretado los derechos fundamentales como principios con eficacia directa también en el ámbito privado (*Tesis 1a./J.15/2012*)²⁸ y ha declarado la invalidez de cláusulas en seguros obligatorios que excluyen el daño moral, reconociendo además la legitimación

²⁷González de Castilla, E. (2023, agosto). *Reparación integral y el contrato de seguro de responsabilidad: Un dilema*. Boletín jurídico práctico, (1). Escuela Libre de Derecho. Consultado en: <https://www.cld.edu.mx>

²⁸ Suprema Corte de Justicia de la Nación. Primera Sala (2012, octubre). *Tesis 1a./J. 159936*. Registro digital: 159936. DERECHOS FUNDAMENTALES. SU VIGENCIA EN LAS RELACIONES ENTRE PARTICULARES. Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Libro XIII, Tomo 2. Consultada en: <https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/tesis/159936>

de terceros para impugnarlas (*Tesis 1a./J. 122/2022*²⁹, *1a./J. 121/2022*³⁰ y *2a./J. 71/2023*³¹).

En conclusión, el reconocimiento del derecho humano a la movilidad está intrínsecamente vinculado con la protección de los derechos humanos de las víctimas de siniestros de tránsito. Este enfoque reconoce la responsabilidad colectiva de garantizar la seguridad vial y la prevención de siniestros, así como el deber de atender y reparar integralmente a quienes resultan afectados.

La obligación de todos los actores, sociales, institucionales y jurídicos, es fundamental para asegurar la progresividad de estos derechos, estableciendo marcos normativos y prácticas que promuevan un entorno seguro y respetuoso. Brindar un sustento legal y social sólido es esencial para construir una sociedad que valore y proteja la vida, reconociendo que la movilidad segura es una condición indispensable de una sociedad justa y equitativa.

f) Contexto actualizado y vigencia de la propuesta de seguro de Responsabilidad Civil Obligatorio

Desde que esta iniciativa fue presentada por primera vez, han ocurrido transformaciones relevantes a nivel nacional e internacional que reafirman su pertinencia y hacen evidente la necesidad de fortalecer el marco jurídico en materia de seguridad vial y reparación del daño.

Después de su presentación, se publicaron dos documentos clave: el Informe sobre la situación de la seguridad vial en México 2022 del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA) y la Declaración de Marrakech: *Un mundo, una carretera, comprometidos con la vida*, adoptada en febrero de 2025 durante la Cuarta Conferencia

²⁹ Suprema Corte de Justicia de la Nación. Primera Sala (2022, septiembre). *Tesis 1a./J. 2025213*. Registro digital: 2025213. *DAÑO MORAL. SU EXCLUSIÓN EN UN CONTRATO DE SEGURO OBLIGATORIO DE AUTOMÓVIL CON COBERTURA DE RESPONSABILIDAD CIVIL ES INCONSTITUCIONAL*. Semanario Judicial de la Federación. Libro 17, , Tomo III. Consultada en: <https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/tesis/2025213>

³⁰ Suprema Corte de Justicia de la Nación. Primera Sala (2022, septiembre). *Tesis 1a./J. 121/2022 (11a.)* Registro digital: 2025226. *LEGITIMACIÓN ACTIVA. EL CONDUCTOR DE UN VEHÍCULO, AUN NO SIENDO EL CONTRATANTE O ASEGURADO DIRECTO, EN SU CALIDAD DE USUARIO CON DERECHO A BENEFICIARSE DEL CONTRATO DE SEGURO, PUEDE IMPUGNAR LAS CLÁUSULAS QUE LE PERJUDIQUE*. Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Libro 17, Tomo III. Consultada en: <https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/tesis/2025226>

³¹ Suprema Corte de Justicia de la Nación, Segunda Sala. (2023, noviembre). *Tesis 2a./J. 71/2023 (11a.)* Registro digital: 2027626. *DERECHO A LA MOVILIDAD. LAS AUTORIDADES DEBEN GARANTIZAR QUE SE CUMPLA EN CONDICIONES DE SEGURIDAD VIAL, ACCESIBILIDAD, EFICIENCIA, SOSTENIBILIDAD, CALIDAD, INCLUSIÓN E IGUALDAD*. Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Libro 3, Tomo III. Consultada en: <https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/tesis/2027626>

Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial³². Ambos refuerzan el enfoque centrado en las víctimas y la urgencia de adoptar medidas efectivas.

El Informe de CONAPRA confirma que la siniestralidad vial en México continúa representando una problemática de alto impacto. En 2021 se registraron 14,715 defunciones por siniestros viales, de las cuales más de una tercera parte correspondieron a personas peatones, motociclistas y ciclistas. Ese mismo año se documentaron 27,779 egresos hospitalarios por lesiones relacionadas con siniestros, con un incremento cercano al 30 % respecto a 2020. Más de la mitad de estas hospitalizaciones correspondieron a personas motociclistas. Estas cifras deben entenderse en el contexto de un crecimiento del 25.1 % del parque vehicular entre 2016 y 2021, que superó los 53 millones de vehículos motorizados, con un aumento de 95.4 % en el número de motocicletas.

Este panorama exige avanzar hacia medidas estructurales que brinden protección efectiva a las personas afectadas y aseguren su acceso a servicios de atención médica, rehabilitación y reparación del daño. El seguro obligatorio de responsabilidad civil vehicular constituye una herramienta jurídica y financiera que puede dar respuesta inmediata a las víctimas, sin trasladar la carga económica a las familias o al Estado. No se trata de un seguro para automóviles, sino de un mecanismo de protección para las personas.

La Declaración de Marrakech refuerza este enfoque al reconocer expresamente el impacto de los siniestros viales en las víctimas y sus familias, particularmente en grupos vulnerables como niñas, niños, personas mayores y personas con discapacidad. Además, alienta a los Estados a priorizar intervenciones basadas en evidencia y a invertir en atención post-siniestro y rehabilitación, especialmente en países de ingreso medio como México.

Actualizar esta iniciativa representa una oportunidad para alinear el marco jurídico nacional con los compromisos internacionales y con la realidad de las vialidades mexicanas. La protección integral de las víctimas no puede seguir siendo postergada.

³² Organización Mundial de la Salud. (2025). *Declaración de Marrakech: Un mundo, una carretera, comprometidos con la vida*. Declaración adoptada en la Cuarta Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, Marrakech, Marruecos, 18–20 de febrero de 2025. Consultado en:

https://contralaviolenciavial.org/uploads/ENCUENTROS_MUNDIALES/Declaracion_de_Marrakech.pdf

g) Propuesta de Modificación a la LGMSV

Con base en lo anterior, se realiza la presente propuesta de modificaciones a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial con el objetivo de:

Establecer la obligatoriedad para todo vehículo motorizado que circule en territorio nacional de estar cubierto por un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros garantizando las medidas de rehabilitación y compensación y los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito, como un paso fundamental hacia su protección y a la legalidad en la convivencia.

Con lo anterior se busca ampliar el espectro de protección de las víctimas para asegurar la progresividad de sus derechos, estableciendo un marco normativo que promueva prácticas seguras que protejan la vida y seguridad de todas las personas.

Incluir en las bases de datos sobre movilidad y seguridad vial información sobre el porcentaje de vehículos que cuentan con seguro de responsabilidad civil del total de vehículos registrados, con la finalidad de implementar políticas de seguridad vial de atención institucional ante la ocurrencia de un siniestro vial.

Establecer en el artículo 49 relativo a las medidas mínimas de tránsito, la necesidad de regular las especificaciones, procedimientos y mecanismos de cumplimiento relacionados con el seguro de responsabilidad civil obligatorio, con la finalidad de evitar desde la Ley marco, dispersión regulatoria de las normas de tránsito que pueda llevar a inconsistencias en la aplicación de la Ley, lo que se convierte en un elemento clave de cumplimiento efectivo y legitima las medidas de sanción adoptadas, respetando siempre la innovación local.

Establecer facultades para el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, Entidades Federativas y Municipios respecto del seguro de responsabilidad civil obligatorio con la finalidad de contribuir a la generalización de dicha medida, incentivar la adquisición de pólizas, reducir incertidumbre jurídica a los asegurados y establecer mecanismos de control y vigilancia que garanticen la efectividad de su cumplimiento.

Crear un Fondo Federal de Protección a Víctimas de Siniestros Viales que funcione como un mecanismo de respaldo para garantizar la cobertura de daños en aquellos casos en que la aseguradora no pueda hacer frente a sus obligaciones o en situaciones donde el responsable del daño no esté identificado o no cuente con un seguro. Este fondo

representaría un respaldo adicional para las y los ciudadanos, incrementando la protección y la seguridad en las calles y carreteras mexicanas. Además, al funcionar como un sistema de seguridad para la industria de seguros, este fondo podría incentivar la adquisición de pólizas de seguros al reducir la incertidumbre para los asegurados, contribuyendo así a la generalización del seguro obligatorio de vehículos.

Incluir en lo relativo a sensibilización en materia de movilidad y seguridad vial, la atención a víctimas como un instrumento de comunicación efectiva sobre las consecuencias de conductas de riesgo y el comportamiento en la vía pública, así como el conocimiento de derechos y obligaciones respecto a las víctimas de siniestros de tránsito.

A continuación, se presenta un cuadro comparativo donde se señalan las propuestas de modificaciones a la:

Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Texto Vigente	Texto de la Iniciativa
Artículo 7. Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial. ... A. ... B. ... I. a XI. ... XII. Formular manuales y lineamientos que orienten la política para los sistemas de movilidad en los centros de población, con perspectiva interseccional y de derechos humanos, que: a) a j) ... SIN CORRELATIVO	Artículo 7. Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial. ... A. ... B. ... I. a XI. ... XII. Formular manuales y lineamientos que orienten la política para los sistemas de movilidad en los centros de población, con perspectiva interseccional y de derechos humanos, que: a) a j) ... k) Establecer criterios en coordinación con las autoridades competentes para la contratación del seguro de responsabilidad civil con el que

XIII. a XIV. ...	deberán contar los vehículos motorizados que circulen en territorio nacional para garantizar daños a terceros, procurando la accesibilidad económica y disponibilidad para su contratación; XIII. a XIV. ...
Artículo 23. Derechos de las víctimas de siniestros de tránsito y sus familiares. En todo proceso de carácter administrativo, penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas los siguientes derechos: SIN CORRELATIVO	Artículo 23. Derechos de las víctimas de siniestros de tránsito y sus familiares. En todo proceso de carácter administrativo, penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas los siguientes derechos: Los derechos previstos en el presente artículo son de carácter enunciativo. Las autoridades federales, estatales y municipales deben velar e implementar los mecanismos necesarios por la aplicación más amplia de medidas de protección a la dignidad, libertad, seguridad y demás derechos de las víctimas de siniestros de tránsito y de violaciones a los derechos humanos.
Artículo 29. Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial. La Federación y las entidades federativas, en el ámbito de sus competencias,	Artículo 29. Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial. La Federación y las entidades federativas, en el ámbito de sus competencias,

integrarán las bases de datos de movilidad y seguridad vial, las que contendrán, como mínimo, lo siguiente: I. a VI. ... SIN CORRELATIVO VII. a XIII.	integrarán las bases de datos de movilidad y seguridad vial, las que contendrán, como mínimo, lo siguiente: I. a VI. ... VI Bis. Información sobre el seguro obligatorio de responsabilidad civil que incluya, cuando menos, el porcentaje de vehículos del total registrados que cuentan con este seguro; VII. a XIII.
Artículo 31. Criterios de Movilidad y Seguridad Vial. La planeación de la movilidad y de la seguridad vial realizada por cualquiera de los tres órdenes de gobierno, integrará los principios y jerarquía de la movilidad establecidos en esta Ley, observando las siguientes acciones: I. a XVII. ... SIN CORRELATIVO	Artículo 31. Criterios de Movilidad y Seguridad Vial. La planeación de la movilidad y de la seguridad vial realizada por cualquiera de los tres órdenes de gobierno, integrará los principios y jerarquía de la movilidad establecidos en esta Ley, observando las siguientes acciones: I. a XVII. ... XVII Bis. Adoptar las medidas necesarias para garantizar que las víctimas de siniestros de tránsito reciban atención médica y psicológica de manera integral, así como el derecho a la reparación integral del daño, en términos de la Ley General de Víctimas;

XVIII. a XX. ...	XVIII. a XX. ...
Artículo 49. Medidas mínimas de tránsito. I. ... SIN CORRELATIVO II. a XIV.	Artículo 49. Medidas mínimas de tránsito. I. ... I Bis. Las especificaciones, procedimientos y mecanismos de cumplimiento relacionados con el Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil; II. a XIV.
SIN CORRELATIVO	Artículo 52 bis. Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil. Todo vehículo motorizado que circule en el territorio nacional deberá contar con un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros a fin de garantizar las medidas de rehabilitación y compensación y los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito en términos del artículo 23 de la Ley, así como para responder del pago de la indemnización por los daños ocasionados en cualquier siniestro de tránsito en donde resulte involucrado un tercero. La contratación será

responsabilidad de la persona propietaria del vehículo.

El seguro al que hace mención este artículo deberá ser contratado con cualquier institución de seguros debidamente autorizada por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas conforme a la legislación aplicable.

Para la determinación de las coberturas mínimas, las instituciones de seguros deberán considerar, de manera enunciativa y no limitativa:

a) La indemnización por cada una de las personas lesionadas o fallecidas, y

b) La indemnización por concepto de lesiones a que tienen derecho las personas usuarias y terceras afectadas deberá cubrir los pagos que se originen por la asistencia médica, la hospitalización y los aparatos de prótesis y ortopedia, hasta el límite de la suma asegurada contratada, que será de un monto de al menos el que corresponda a la indemnización por muerte.

La cobertura de responsabilidad civil en las pólizas de seguro no podrá ser cancelable.

Las personas propietarias de los vehículos podrán adquirir límites adicionales o superiores a las

	coberturas mínimas para contar con mayor protección ante posibles eventualidades. En las pólizas de este seguro no podrán pactarse cláusulas de exclusión que impidan cubrir total o integralmente los daños que pudieran ocasionarse a terceras personas con motivo de un siniestro de tránsito. Las autoridades competentes establecerán las particularidades, procedimientos y mecanismos de supervisión de cumplimiento y sanción respecto al seguro obligatorio de responsabilidad civil.
SIN CORRELATIVO	Artículo 52 Ter. Fondo Federal de Protección a Víctimas de Siniestros Viales. El Fondo Federal de Protección a Víctimas de Siniestros Viales funcionará como un mecanismo de respaldo para garantizar la cobertura de daños en aquellos casos en que la aseguradora no pueda hacer frente a sus obligaciones o en situaciones donde el responsable del daño no esté identificado o no cuente con un seguro. Dicho fondo estará destinado exclusivamente a cubrir, de manera complementaria y en última instancia, los gastos derivados de la atención médica, rehabilitación, funerarios, indemnización o compensación a las personas afectadas por siniestros de

	tránsito, cuando no exista cobertura suficiente del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil o cuando la persona responsable no haya sido identificada. Las instituciones de seguros que operen el Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil destinarán un complemento de las primas para la constitución del fondo, conforme a los lineamientos que para tal efecto establezca el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial. Las reglas de operación del fondo deberán garantizar criterios de transparencia, equidad y prioridad a grupos situación de vulnerabilidad y evaluación periódica.
Artículo 62. De la sensibilización, educación y formación. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, diseñarán, implementarán, ejecutarán, evaluarán y darán seguimiento a los planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial, con el objetivo de generar la adopción de hábitos de prevención de siniestros de tránsito, el uso racional del automóvil particular; la promoción de los desplazamientos inteligentes y todas	Artículo 62. De la sensibilización, educación y formación. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, diseñarán, implementarán, ejecutarán, evaluarán y darán seguimiento a los planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial, con el objetivo de generar la adopción de hábitos de prevención y atención de siniestros de tránsito, el uso racional del automóvil particular; la promoción de los desplazamientos inteligentes y todas aquellas acciones que

aquellas acciones que permitan lograr una sana convivencia en las vías. ...	permitan lograr una sana convivencia en las vías. ...
Artículo 63. De la sensibilización. La sensibilización en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir información a la población, en formatos accesibles y pertinencia intercultural y lingüística, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía, así como las acciones de prevención de siniestros y demás problemas que se generan en ésta. ... I. a III. ... IV. Respeto entre las personas usuarias de la vía y hacia los elementos de policía de tránsito y prestadores de servicio de transporte público de pasajeros, y V. ...	Artículo 63. De la sensibilización. La sensibilización en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir información a la población, en formatos accesibles y pertinencia intercultural y lingüística, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía, así como las acciones de prevención y atención a víctimas de siniestros y demás problemas que se generan en ésta. ... I. a III. ... IV. Respeto entre las personas usuarias de la vía y hacia los elementos de policía de tránsito y prestadores de servicio de transporte público de pasajeros, así como el cumplimiento de obligaciones para garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito, y V. ...

Por todo lo anteriormente expuesto, se somete a su consideración, la presente iniciativa con proyecto de:

DECRETO

POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, EN MATERIA DE SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL.

ARTÍCULO ÚNICO. Se **reforma** el párrafo primero del artículo 62, el párrafo primero y la fracción IV del artículo 63; se **adicionan** un inciso k) a la fracción XII del apartado B del artículo 7, un último párrafo al artículo 23, una fracción VI Bis al artículo 29, una fracción XVII Bis al artículo 31, una fracción I Bis al artículo 49, un artículo 52 Bis y un artículo 52 Ter a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

Artículo 7. Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

...

A. ...

B. ...

I. a XI. ...

XII. Formular manuales y lineamientos que orienten la política para los sistemas de movilidad en los centros de población, con perspectiva interseccional y de derechos humanos, que:

a) a j) ...

k) Establecer criterios en coordinación con las autoridades competentes para la contratación del seguro de responsabilidad civil con el que deberán contar los vehículos motorizados que circulen en territorio nacional para garantizar daños a terceros, procurando la accesibilidad económica y disponibilidad para su contratación;

XIII. a XIV. ...

Artículo 23. Derechos de las víctimas de siniestros de tránsito y sus familiares.
En todo proceso de carácter administrativo, penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas los siguientes derechos:

I. a VI. ...

...

...

Los derechos previstos en el presente artículo son de carácter enunciativo. Las autoridades federales, estatales y municipales deben velar e implementar los mecanismos necesarios por la aplicación más amplia de medidas de protección a la dignidad, libertad, seguridad y demás derechos de las víctimas de siniestros de tránsito y de violaciones a los derechos humanos.

Artículo 29. Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial.

La Federación y las entidades federativas, en el ámbito de sus competencias, integrarán las bases de datos de movilidad y seguridad vial, las que contendrán, como mínimo, lo siguiente:

I. a VI. ...

VI Bis. Información sobre el seguro obligatorio de responsabilidad civil que incluya, cuando menos, el porcentaje de vehículos del total registrados que cuentan con este seguro;

VII. a XIII. ...

...

Artículo 31. Criterios de Movilidad y Seguridad Vial.

...

...

La planeación de la movilidad y de la seguridad vial realizada por cualquiera de los tres órdenes de gobierno, integrará los principios y jerarquía de la movilidad establecidos en esta Ley, observando las siguientes acciones:

I. a XVII. ...

XVII Bis. Adoptar las medidas necesarias para garantizar que las víctimas de siniestros de tránsito reciban atención médica y psicológica de manera integral, así como el derecho a la reparación integral del daño, en términos de la Ley General de Víctimas;

XVIII. a XX. ...

Artículo 49. Medidas mínimas de tránsito.

...

...

...

I. ...

I Bis. Las especificaciones, procedimientos y mecanismos de cumplimiento relacionados con el Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil;

II. a XIV. ...

...

...

Artículo 52 bis. Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil. Todo vehículo motorizado que circule en el territorio nacional deberá contar con un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros a fin de garantizar las medidas de rehabilitación y compensación y los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito en términos del artículo 23 de la Ley, así como para responder del pago de la indemnización por los daños ocasionados en cualquier siniestro de tránsito en donde resulte involucrado un tercero. La contratación será responsabilidad de la persona propietaria del vehículo.

El seguro al que hace mención este artículo deberá ser contratado con cualquier institución de seguros debidamente autorizada por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas conforme a la legislación aplicable.

Para la determinación de las coberturas mínimas, las instituciones de seguros deberán considerar, de manera enunciativa y no limitativa:

a) La indemnización por cada una de las personas lesionadas o fallecidas, y

b) La indemnización por concepto de lesiones a que tienen derecho las personas usuarias y terceras afectadas deberá cubrir los pagos que se originen por la asistencia médica, la hospitalización y los aparatos de prótesis y ortopedia, hasta el límite de la suma asegurada contratada, que será de un monto de al menos el que corresponda a la indemnización por muerte.

La cobertura de responsabilidad civil en las pólizas de seguro no podrá ser cancelable.

Las personas propietarias de los vehículos podrán adquirir límites adicionales o superiores a las coberturas mínimas para contar con mayor protección ante posibles eventualidades.

En las pólizas de este seguro no podrán pactarse cláusulas de exclusión que impidan cubrir total o integralmente los daños que pudieran ocasionarse a terceras personas con motivo de un siniestro de tránsito.

Las autoridades competentes establecerán las particularidades, procedimientos y mecanismos de supervisión de cumplimiento y sanción respecto al seguro obligatorio de responsabilidad civil.

Artículo 52 Ter. Fondo Federal de Protección a Víctimas de Siniestros Viales. El Fondo Federal de Protección a Víctimas de Siniestros Viales funcionará como un mecanismo de respaldo para garantizar la cobertura de daños en aquellos casos en que la aseguradora no pueda hacer frente a sus obligaciones o en situaciones donde el responsable del daño no esté identificado o no cuente con un seguro.

Dicho fondo estará destinado exclusivamente a cubrir, de manera complementaria y en última instancia, los gastos derivados de la atención médica, rehabilitación, funerarios, indemnización o compensación a las personas afectadas por siniestros de tránsito, cuando no exista cobertura suficiente del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil o cuando la persona responsable no haya sido identificada.

Las instituciones de seguros que operen el Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil destinarán un complemento de las primas para la constitución del fondo, conforme a los lineamientos que para tal efecto establezca el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

Las reglas de operación del fondo deberán garantizar criterios de transparencia, equidad y prioridad a grupos situación de vulnerabilidad y evaluación periódica.

Artículo 62. De la sensibilización, educación y formación.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, diseñarán, implementarán, ejecutarán, evaluarán y darán seguimiento a los planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial, con el objetivo de generar la adopción de hábitos de

prevención **y atención** de siniestros de tránsito, el uso racional del automóvil particular; la promoción de los desplazamientos inteligentes y todas aquellas acciones que permitan lograr una sana convivencia en las vías.

...

Artículo 63. De la sensibilización.

La sensibilización en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir información a la población, en formatos accesibles y pertinencia intercultural y lingüística, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía, así como las acciones de prevención **y atención a víctimas** de siniestros y demás problemas que se generan en ésta.

...

I. a III. ...

IV. Respeto entre las personas usuarias de la vía y hacia los elementos de policía de tránsito y prestadores de servicio de transporte público de pasajeros, **así como el cumplimiento de obligaciones para garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito**, y

V. ...

TRANSITORIOS

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

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 30 de septiembre de 2025.

ATENTAMENTE



Dip. Nora Merino Escamilla



Dip. Patricia Mercado Castro



Secretario de Servicios Parlamentarios: Hugo Christian Rosas de León; **Director General de Crónica y Gaceta Parlamentaria:** Gilberto Becerril Olivares; **Directora del Diario de los Debates:** Eugenia García Gómez; **Jefe del Departamento de Producción del Diario de los Debates:** Oscar Orozco López. Apoyo Documental: **Dirección General de Proceso Legislativo,** José de Jesús Vargas, director. Oficinas de la Dirección del Diario de los Debates de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión: Palacio Legislativo, avenida Congreso de la Unión 66, edificio E, cuarto nivel, colonia El Parque, delegación Venustiano Carranza, CP 15969. Teléfonos: 5036-0000, extensiones 54039 y 54044. **Página electrónica:** <http://cronica.diputados.gob.mx>