

CONTENIDO

Iniciativas

- 2** Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, en materia de la alerta de violencia de género, a cargo de la diputada Anayeli Muñoz Moreno, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano
- 8** Que reforma y adiciona los artículos 34 y 36 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, en materia de deducciones de la adquisición de automóviles propulsados por baterías eléctricas recargables, a cargo de las diputadas Ivonne Aracelly Ortega Pacheco y Gloria Elizabeth Núñez Sánchez, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano
- 17** Que reforma el artículo 30 de la Ley General de Educación, a cargo del diputado Miguel Ángel Sánchez Rivera, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano
- 20** Que reforma diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de reconocimiento del Golfo de California como mar territorial del Estado mexicano, a cargo del diputado Gustavo Adolfo De Hoyos Walther, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano
- 25** Que reforma diversas disposiciones de la Ley Federal del Mar, en materia de reconocimiento del Golfo de California como mar territorial del Estado mexicano, a cargo del diputado Gustavo Adolfo De Hoyos Walther, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano

Anexo II-6

Martes 4 de marzo

Iniciativas

QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE ACCESO DE LAS MUJERES A UNA VIDA LIBRE DE VIOLENCIA, EN MATERIA DE LA ALERTA DE VIOLENCIA DE GÉNERO, A CARGO DE LA DIPUTADA ANAYELI MUÑOZ MORENO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO

La que suscribe, diputada Anayeli Muñoz Moreno, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXVI Legislatura, con fundamento en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en los artículos 6, numeral 1, fracción I; 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración del pleno de esta honorable asamblea iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

De acuerdo con el Instituto Nacional de las Mujeres (Inmujeres) actualmente “se han declarado 25 Alertas de Violencia de Género contra las Mujeres (AVGM) en 22 entidades del país, que incluyen 643 municipios”.¹ Lo anterior debido a que Estado de México, Guerrero y Veracruz cuentan con una doble alerta, tanto por violencia feminicida, como por agravio comparado. A continuación, se muestra un cuadro con la información el estado y la fecha en el cual se emitió la AVGM.

Entidad federativa	Fecha de emisión
Estado de México (violencia feminicida)	31 de julio de 2015
Morelos	10 de agosto de 2015
Michoacán	27 de junio de 2016
Chiapas	18 de noviembre 2016
Chiapas	18 de noviembre 2016
Veracruz (violencia feminicida)	23 de noviembre de 2016
Sinaloa	31 de marzo de 2017
Colima	20 de junio de 2017
San Luis Potosí	21 de junio de 2017
Guerrero (violencia feminicida)	22 de junio de 2017
Quintana Roo	7 de julio de 2017
Nayarit	4 de agosto de 2017
Veracruz (agravio comparado)	13 de diciembre de 2017
Zacatecas	7 de agosto de 2018
Oaxaca	29 de agosto de 2018
Durango	5 de noviembre de 2018
Campeche	16 de noviembre de 2018
Jalisco	20 de noviembre de 2018
Puebla	8 de abril de 2019
Estado de México (agravio comparado)	20 de septiembre de 2019
Guerrero (agravio comparado)	5 de junio de 2020
Baja California	25 de junio de 2021

Tabla de elaboración propia, con información del Instituto Nacional de las Mujeres (2021)

Es importante destacar que en algunas entidades la AVGM ha sido solicitada, sin embargo, no ha sido declarada. Estos casos son, Guanajuato (30 de junio de 2015), Baja California (19 de mayo de 2016), Querétaro (9 de febrero de 2017), Puebla (7 de julio de 2017), Sonora (4 de agosto de 2017), Tabasco (4 de agosto de 2017), Tlaxcala (4 de agosto de 2017), Yucatán (9 de agosto de 2018), Coahuila (29 de noviembre de 2018) y Ciudad de México (7 de junio de 2019).²

De acuerdo con el Inmujeres, la AVGM es un mecanismo de protección único en el mundo, mismo que se establece en el artículo 22 de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia (LGAMVLV). Conforme a lo dicho en esta misma Ley, **la AVGM consiste en un “conjunto de acciones gubernamentales coordinadas, integrales, de emergencia y temporales realizadas entre las autoridades de los tres órdenes y niveles de gobierno, para enfrentar y erradicar la violencia feminicida”** en un territorio determinado.

Por su parte, la Comisión Nacional de los Derechos Humanos señala que la AVGM es “[...] el instrumento de protección de derechos humanos de las mujeres previsto por el Estado mexicano para hacer frente a la violencia feminicida [que] es la forma extrema de violencia contra las mujeres por el solo hecho de ser mujeres, ocasionada por la violación de sus derechos humanos, en los espacios público y privado [...]”.³

Según lo estipulado en la LGAMVLV, la AVGM se emite para asegurar la vida, la integridad, la libertad y la seguridad, así como para garantizar el acceso a la justicia de las mujeres, adolescentes y niñas en los casos donde se **busca erradicar la violencia feminicida y/o para eliminar el agravio comparado**⁴ en una entidad federativa específica.

La AVGM se emite cuando existe un contexto de violencia feminicida; se observan omisiones por parte de las autoridades gubernamentales en el cumplimiento de sus obligaciones, o bien, cuando se detecta un agravio comparado que impida el ejercicio de los derechos humanos de las mujeres, adolescentes y niñas en un territorio específico.

De acuerdo con el artículo 24 Bis de la LGAMVLV, **la AVGM se tramita a solicitud de organismos públi-**

cos autónomos, organizaciones de la sociedad civil legalmente constituidas, por colectivos o grupos de familiares de víctimas o por parte de la Comisión Nacional para Prevenir, Atender y Erradicar la Violencia contra las Mujeres (Conavim). Posterior al trámite de solicitud un grupo de trabajo constituido⁵ tiene como objetivo analizar, valorar y emitir el contenido de dicha solicitud (artículo 24 Quáter de la LGAMVLV).

Después de 30 días naturales, tras el análisis de este Grupo, se declarará mediante un dictamen la procedencia o improcedencia de la AVGM, elaborando –en caso de que proceda– conclusiones que incluyan propuestas de acciones y medidas preventivas (artículo 24 Quinquies LGAMVLV). **Una vez notificada la AVGM a las autoridades correspondientes, éstas deberán, de manera coordinada, con el Grupo Interinstitucional y Multidisciplinario,⁶ implementar el Programa de Acciones Estratégicas.**

En términos generales, **el Programa de Acciones Estratégicas, además de estar alineado a la política integral, contendrá** las acciones para afrontar la violencia feminicida o al agravio comparado, los plazos para su ejecución, la **asignación de responsabilidades, los recursos presupuestales destinados** para dichas actividades, los **indicadores de evaluación, seguimiento y cumplimiento** de las acciones y/o la estrategia de difusión en la entidad federativa de los resultados alcanzados (artículo 25 de la LGAMVLV).

Relacionado con las AVGM que se han declarado, se ha detectado una acumulación de **552 medidas recomendadas a gobiernos y órganos autónomos locales**, de las cuales 208 son de prevención, 190 son orientadas a la justicia y reparación del daño y 154 corresponden a medidas de seguridad. Asimismo, hasta 2021 se habían evaluado a 18 de 22 estados mostrando que **9 por ciento de las medidas habían sido cumplidas a cabalidad, 5 por ciento no habían sido cumplidas y 86 por ciento se encontraban en proceso de cumplimiento.**⁷

De acuerdo con Lucas y Roth,⁸ por el tipo de acciones y recomendaciones emitidas, **la AVGM se ha constituido como un mecanismo de alerta pública y de emergencia**, para generar políticas públicas, armonizar la legislación y como un instrumento de protección de los derechos humanos de las mujeres. **A pesar de**

esto, la AVGM se ha enfrentado a varios retos de implementación, por ejemplo, para algunas personas integrantes de las instituciones responsables de implementar las recomendaciones se ha visto como un instrumento de presión política y mediática, un mecanismo sancionador e incluso, como una intromisión a la jurisdicción de las entidades federativas. Lo cual ha ocasionado diversas resistencias en su implementación. Asimismo, otros retos identificados, a nivel operativo, se han relacionado con:

- La ausencia de un sistema de monitoreo y evaluación de las acciones o recomendaciones emitidas.
- El presupuesto necesario para ejercer las acciones o recomendaciones emitidas.

El primer reto está relacionado con la falta de un sistema de monitoreo y evaluación, así como de indicadores que permitan, de manera homologada, identificar los avances en las recomendaciones, ausencia que proviene de **la Ley** y el Reglamento de la Ley; pues si bien en ambos instrumentos se señala el proceso de emisión, **no se establece cómo se determinará el impacto del cumplimiento del Programa de Acciones Estratégicas** implementado en cada entidad.

Asimismo, de acuerdo con la Comisión Nacional de los Derechos Humanos CNDH,⁹ aunque el **Grupo Interinstitucional y Multidisciplinario de cada estado no tiene la facultad de darle seguimiento a la declaratoria**, estos se han conformado como mecanismos acompañamiento y evaluación sobre la implementación de las medidas solicitadas. Aunado a lo anterior, si bien, **cada una de las entidades y municipios alertados cuentan con informes y otros documentos asociados al cumplimiento de la AVGM, estos no son comparables entre sí.**

Lo anterior significa que, **aunque existen acciones o recomendaciones similares en las declaratorias de AVGM** relacionadas con diseñar o mejorar protocolos; diseñar campañas de difusión, generar modelos de atención de la violencia contra las mujeres; llevar a cabo programas de capacitación a personas servidoras públicos encargadas de la procuración e impartición de justicia, reformar sus leyes, entre otras, **cada estado determina cómo dará cumplimiento a cada una de ellas.**

Por ejemplo, en su Informe de Cumplimiento 2017-2018, el estado de Guerrero, dando cumplimiento a la medida de seguridad “Publicar y divulgar en medios de comunicación la naturaleza y alcance de la AVGM” mencionó haber diseñado la página web Zona Violeta, firmó un convenio entre el Gobierno del Estado de Guerrero a través de la Secretaría General del Estado, la Dirección General de Comunicación Social y la Comisión Nacional para los Pueblos Indígenas, para difundir información en las radios comunitarias; celebró el Día Internacional para la Erradicación de la Violencia contra las Mujeres; realizó una publicación sobre acciones que el gobierno efectúa para prevenir y erradicar la violencia, en el periódico *El Sur*, además de acciones específicas en los municipios alertados.¹⁰

Por su parte, en su Informe de Implementación de la Declaratoria de Alerta de Violencia de Género contra las Mujeres por Violencia Feminicida en el Estado de Veracruz 2019-2020, dando cumplimiento a la medida de seguridad “Implementar y evaluar una campaña de comunicación estatal sobre la AVGM” mencionó haber implementado la Campaña de Prevención de la Violencia contra las Mujeres, publicada en medios escritos, redes sociales y espectaculares, así como la “Campaña sobre los derechos humanos de las mujeres y las niñas con énfasis en derecho a una vida libre de violencia” en el portal oficial del Sistema DIF Estatal.¹¹

Si bien, en **ambos ejemplos se muestran respuestas diferentes para medidas similares, en ninguno de ellos se identifican estadísticas** que permitan ubicar a la población beneficiaria, los alcances de cada campaña, la duración de estas, el impacto obtenido, entre otros elementos objetivos. **Esto no es exclusivo de estas entidades**, ni tampoco se debe a un problema sobre cómo responden a las recomendaciones de la AVGM, sino que es una **problemática derivada de la falta de indicadores homologados para todas las entidades** (independiente de cómo quieran dar respuesta a la medida).

De la misma forma, **derivado de que las entidades federativas emiten informes anuales que son cargados en micrositios de la propia entidad o bien, en documentos separados presentados por la Conavim**,¹² se devela no sólo evidencia la falta de homologación al rendir sus informes, sino la **ausencia**

de rankings, comparativos y otros análisis de seguimiento, así como de un sistema o banco de datos que permitan evaluar las acciones de manera condensada, donde las personas usuarias puedan acceder a la información de manera veraz, confiable, oportuna, gratuita, accesible, comprensible y verificable.

Adicional a esto, **es importante destacar el factor de la temporalidad**. Dado que **no existe un plazo determinado para dar cumplimiento, ni indicadores que la entidad ha cumplido a cabalidad las recomendaciones, cada año las entidades federativas utilizan recursos públicos para atender la AVGM**, tal como se muestra en la siguiente tabla, donde se identifica la fecha y el estado al cual se otorgaron recursos para proyectos relacionados con la AVGM, a través de Convenios de Coordinación y Adhesión celebrados con la Secretaría de Gobernación durante 2024, para implementar proyectos específicos (en algunos casos más de uno).¹³

Entidad federativa	Fecha del Convenio de Colaboración y Adhesión	Monto (en pesos mexicanos)
Morelos	06 de junio de 2024	\$770,000
San Luis Potosí	24 de mayo de 2024	\$2,000,000
Sinaloa	29 de mayo de 2024	\$3,844,000
Sonora	04 de julio de 2024	\$258,316.30
Quintana Roo	04 de junio de 2024	\$584,500
Sinaloa	24 de mayo de 2024	\$815,000
Colima	05 de junio de 2024	\$1,562,425.10
Durango	03 de junio de 2024	\$1,260,000
Campeche	05 de junio de 2024	\$2,718,000
Colima	27 de mayo de 2024	\$2,254,000
Morelos	06 de junio 2024	\$849,000
Oaxaca	12 de junio de 2024	\$1,300,000
Guanajuato	21 de junio de 2024	\$2,294,000
Chiapas	31 de mayo de 2024	\$924,000
Colima	17 de junio de 2024	\$2,000,000
Baja California	31 de mayo de 2024	\$2,000,000
Chiapas	31 de mayo de 2024	\$1,500,000
Chiapas	14 de junio de 2024	\$1,054,272
Chiapas	05 de junio de 2024	\$544,272
Guerrero	05 de junio de 2024	\$1,300,000

Cuadro de elaboración propia con información obtenida del Diario Oficial de la Federación (2024)

Aunque en la mayoría de los Convenios de Coordinación y Adhesión que celebran la Secretaría de Gobernación con las entidades se señalan los indicadores y los medios de verificación que se utilizarán para comprobar el cumplimiento de las actividades por cada uno de los proyectos financiados, así como la población beneficiada, un cronograma de cumplimiento y el tipo de personal que se requerirá para implementar el proyecto, aún no existe una base de datos condesada donde se pueda acceder de manera sencilla para darle seguimiento a cada proyecto.

En este sentido, además de los fondos proporcionados por la federación, tal como lo señalan Lucas y Roth “[...] el financiamiento de las medidas propuestas en el marco de la AVGM debe provenir de los fondos propios de las entidades federativas y de los municipios, suponiendo una restructuración y redistribución de sus presupuestos”,¹⁴ lo cual deriva en **inversiones costosas, sin resultados medibles y observables.**

Contar con un sistema de monitoreo y evaluación para la AVGM es fundamental para asegurar el éxito de cualquier acción, programa o política pública orientada al cumplimiento de las recomendaciones. En primer lugar, permite medir el rendimiento y el progreso de las actividades, asegurando que los objetivos establecidos se estén alcanzando. Asimismo, **un sistema de monitoreo y evaluación es clave para identificar áreas de mejora y realizar ajustes en las estrategias, optimizando los resultados y el uso de los recursos públicos.**

Además, **proporciona datos y evidencia que facilitan la toma de decisiones informada.** Mediante la recopilación continua de información, **los responsables pueden hacer ajustes en el enfoque o en la asignación de recursos,** lo que incrementa la efectividad de las acciones emprendidas. **Otro beneficio importante del monitoreo y la evaluación es que aumenta la responsabilidad y la transparencia,** fortaleciendo la confianza y el compromiso de las autoridades involucradas.

Para lograr lo anterior, es necesario generar **reformas y adiciones clave a la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia.** Por ello, para mejor entendimiento de la iniciativa con proyecto de decreto, se presenta, el siguiente cuadro comparativo:

Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia	
TEXTO VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
<p>ARTÍCULO 25 Bis.- La Comisión Nacional para Prevenir y Erradicar la Violencia contra las Mujeres dará acompañamiento y seguimiento a la Alerta de Violencia de Género contra las mujeres.</p> <p>Para el levantamiento de medidas, atendiendo a la naturaleza de las mismas, se tendrá que acreditar fehacientemente su cumplimiento, a través de la incorporación en las políticas públicas o legislación, y/o de la disminución sostenida de la violencia identificada en la Declaratoria de la Alerta de Violencia de Género contra las mujeres.</p>	<p>ARTÍCULO 25 Bis.- La Comisión Nacional para Prevenir y Erradicar la Violencia contra las Mujeres dará acompañamiento y seguimiento a la Alerta de Violencia de Género contra las mujeres.</p> <p>Para el levantamiento de medidas, atendiendo a la naturaleza de las mismas, se tendrá que acreditar fehacientemente su cumplimiento, a través de la incorporación en las políticas públicas o legislación, y/o de la disminución sostenida de la violencia identificada en la Declaratoria de la Alerta de Violencia de Género contra las mujeres, mediante indicadores homologados a través del sistema de monitoreo del comportamiento violento de los individuos y de la sociedad.</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p>ARTÍCULO 25 Ter.- La Comisión Nacional para Prevenir y Erradicar la Violencia contra las Mujeres establecerá un conjunto integral y homologado de indicadores, los cuales deben actualizarse constantemente, con el fin de medir y evaluar el impacto de las acciones implementadas en el marco de la Alerta de Violencia de Género contra las Mujeres.</p> <p>Los indicadores deberán:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Ser específicos, medibles, alcanzables, validos, confiables, oportunos, precisos, relevantes y limitados en el tiempo. II. Desagregar datos por variables como género, edad, ubicación geográfica y otros factores relevantes para garantizar un análisis inclusivo. III. Permitir la comparación temporal para identificar avances y retrocesos.
<p>Sin correlativo</p>	<ol style="list-style-type: none"> IV. Alinear los objetivos de las acciones con las recomendaciones emitidas. <p>La Comisión Nacional para Prevenir y Erradicar la Violencia contra las Mujeres compartirá toda la información, indicadores de evaluación, seguimiento, cumplimiento, resultados e informes de las acciones implementadas en lo referente a las Alertas de Violencia de Género contra las mujeres con el sistema de monitoreo del comportamiento violento de los individuos y de la sociedad.</p> <p>ARTÍCULO 25 Quáter.- El sistema de monitoreo del comportamiento violento de los individuos y de la sociedad, en lo referente a la Alerta de Violencia de Género contra las Mujeres será de acceso público, con el objetivo de que la ciudadanía pueda consultar de manera transparente e inmediata, los avances y resultados relacionados con las acciones emprendidas.</p> <p>El sistema deberá garantizar:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. La recopilación, análisis y reporte periódico de los datos generados por los indicadores. II. La accesibilidad de los datos para las entidades involucradas y la ciudadanía en general, respetando los principios de confidencialidad y protección de datos personales. III. La implementación de mecanismos de retroalimentación para ajustar y mejorar las estrategias con base en los resultados obtenidos. IV. La integración de herramientas tecnológicas

	para la sistematización y análisis de la información.
Sin correlativo	<p>ARTÍCULO 25 Quinquies.- La Comisión Nacional para Prevenir y Erradicar la Violencia contra las Mujeres, en colaboración con el Grupo Interinstitucional y Multidisciplinario, realizará una evaluación anual del cumplimiento de la Alerta de Violencia de Género contra las Mujeres en cada una de las entidades alertadas, con el fin de determinar el grado de su implementación, o en su caso su cumplimiento.</p> <p>En función de los resultados, se podrán ajustar las recomendaciones emitidas, de ser necesario, o en su caso su conclusión.</p>

Para establecer el objetivo de **proporcionar datos y evidencia que facilitan la toma de decisiones informada respecto a las AVGM, es necesario a poyarnos** de un sistema que pueda monitorear y evaluar los resultados, atendiendo a lo establecido en la LGAMVLV, el sistema de monitoreo del comportamiento violento de los individuos y de la sociedad contra las mujeres (artículo 17), el cual tienen por objeto generar instrumentos que permitan evaluar el avance en la erradicación de la violencia contra las mujeres y las posibles acciones que puedan implementarse para lograr dicha erradicación (artículo 29 del Reglamento de la LGAMVLV). Será un instrumento que coadyuvará con los fines de esta propuesta a dotarlo de nuevas atribuciones en materia de las AVGM.

Finalmente, se agrega un párrafo para otorgar la facultad a la Conavim de cubrir toda la información que ya se estipula en materia de las alertas, con la finalidad de integrarlas al Sistema para hacer efectivo la publicación de la misma y la corresponsabilidad de ambos entes.

Por lo anteriormente expuesto, se observa una ausencia institucional por homologar criterios de cumplimiento en cada una de las entidades que tienen o han solicitado una Alerta de Violencia de Género contra las Mujeres. Desde 2015, más de la mitad del país tienen activa una AVGM, evidenciando una problemática respecto a las violencias ejercidas hacia las mujeres y, desafortunadamente, en diez años no se ha podido dar una respuesta sobre la disminución de estas. Por ello, es necesario establecer indicadores homologados para atender las acciones que se emitan, pues estoy convencida de que **lo que no se mide no se puede evaluar, y lo que no se evalúa no se puede cambiar.**

Esta propuesta es de vital importancia para ampliar los derechos y la protección de mujeres, niñas y adolescentes en todo el país, así como para garantizar el acceso a la información pública y asegurar el uso eficiente de los recursos públicos en materia de la Alerta de Violencia de Género contra las Mujeres.

Por lo anteriormente expuesto, se somete a consideración de esta asamblea, la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia

Único. Se reforma el artículo 25 Bis y se adicionan los artículos 25 Ter, 25 Quáter y 25 Quinquies de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida libre de Violencia, para quedar como sigue:

Artículo 25 Bis. La Comisión Nacional para Prevenir y Erradicar la Violencia contra las Mujeres dará acompañamiento y seguimiento a la Alerta de Violencia de Género contra las mujeres.

Para el levantamiento de medidas, atendiendo a la naturaleza de las mismas, se tendrá que acreditar fehacientemente, su **evaluación** y cumplimiento, a través de la incorporación en las políticas públicas o legislación, y/o de la disminución sostenida de la violencia identificada en la Declaratoria de la Alerta de Violencia de Género contra las mujeres, **mediante indicadores homologados a través del sistema de monitoreo del comportamiento violento de los individuos y de la sociedad.**

Artículo 25 Ter. La Comisión Nacional para Prevenir y Erradicar la Violencia contra las Mujeres establecerá un conjunto integral y homologado de indicadores, los cuales deben actualizarse constantemente, con el fin de medir y evaluar el impacto de las acciones implementadas en el marco de la Alerta de Violencia de Género contra las Mujeres.

Los indicadores deberán:

I. Ser específicos, medibles, alcanzables, válidos, confiables, oportunos, precisos, relevantes y limitados en el tiempo.

II. Desagregar datos por variables como género, edad, ubicación geográfica y otros factores relevantes para garantizar un análisis inclusivo.

III. Permitir la comparación temporal para identificar avances y retrocesos.

IV. Alinear los objetivos de las acciones con las recomendaciones emitidas.

La Comisión Nacional para Prevenir y Erradicar la Violencia contra las Mujeres compartirá toda la información, indicadores de evaluación, seguimiento, cumplimiento, resultados e informes de las acciones implementadas en lo referente a las Alertas de Violencia de Género contra las mujeres con el sistema de monitoreo del comportamiento violento de los individuos y de la sociedad.

Artículo 25 Quáter. El sistema de monitoreo del comportamiento violento de los individuos y de la sociedad, en lo referente a la Alerta de Violencia de Género contra las Mujeres será de acceso público, con el objetivo de que la ciudadanía pueda consultar de manera transparente e inmediata, los avances y resultados relacionados con las acciones emprendidas.

El sistema deberá garantizar:

I. La recopilación, análisis y reporte periódico de los datos generados por los indicadores.

II. La accesibilidad de los datos para las entidades involucradas y la ciudadanía en general, respetando los principios de confidencialidad y protección de datos personales.

III. La implementación de mecanismos de retroalimentación para ajustar y mejorar las estrategias con base en los resultados obtenidos.

IV. La integración de herramientas tecnológicas para la sistematización y análisis de la información.

Artículo 25 Quinquies. La Comisión Nacional para Prevenir y Erradicar la Violencia contra las Mujeres, en colaboración con el Grupo Interinstitucional y Multidisciplinario, realizará una evaluación anual

del cumplimiento de la Alerta de Violencia de Género contra las Mujeres en cada una de las entidades alertadas, con el fin de determinar el grado de su implementación, o en su caso su cumplimiento.

En función de los resultados, se podrán ajustar las recomendaciones emitidas, de ser necesario, o en su caso su conclusión.

Transitorios

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

Segundo. Se derogan todas las disposiciones que se opongan al presente decreto.

Tercero. Las entidades federativas contarán con 180 días a partir de que entre en vigor el presente decreto, para armonizar sus leyes locales a la presente disposición; quedando sin efecto las disposiciones locales que contravengan al presente decreto.

Cuarto. La Comisión Nacional para Prevenir y Erradicar la Violencia contra las Mujeres contará con 365 días para integrar, homologar los criterios y compartir la información correspondiente al sistema de monitoreo del comportamiento violento de los individuos y de la sociedad.

Notas

1 Instituto Nacional de las Mujeres (2021). Alerta de Violencia de Género contra las Mujeres. Gobierno de México. Disponible en: <https://www.gob.mx/inmujeres/acciones-y-programas/alerta-de-violencia-de-genero-contra-las-mujeres-80739#:~:text=A%20la%20fecha%20se%20han,a%20reducir%20la%20violencia%20feminicida>.

2 Idem

3 Comisión Nacional de los Derechos Humanos (2021). Reporte de análisis de los procedimientos de Alerta de Violencia de Género contra las Mujeres (AVGM). Programa de Asuntos de la Mujer y de Igualdad entre Mujeres y Hombres, Cuarta Visitaduría. 47pp.

4 El agravio comparado se presenta cuando un ordenamiento jurídico o una política pública contiene distinciones en detrimento de las mujeres.

5 El grupo de trabajo se conformará por una persona representante del Instituto Nacional de las Mujeres, quien coordinará el grupo; una persona representante de la Comisión Nacional; una persona representante de la Comisión Nacional de los Derechos Humanos; dos personas representantes de una institución académica o de investigación especializada en Violencia contra las Mujeres ubicada en el territorio donde se señala la violencia feminicida o agravio comparado; dos personas representantes de una institución académica o de investigación de carácter nacional especializada en Violencia contra las Mujeres, y una persona representante del Mecanismo para el adelanto de las mujeres de la entidad de que se trate (artículo 36 del Reglamento de la LGAMVLV).

6 Una vez declarada de la AVGM el Grupo de Trabajo se convierte en el Grupo Interinstitucional y Multidisciplinario (CNDH, 2021).

7 Ibidem. Instituto Nacional de la Mujeres, 2021.

8 Lucas, Bénédicte y Roth, Françoise (2018). Informe de Evaluación del funcionamiento del Mecanismo. Inmujeres y CONAVIM. 96pp.

9 Ibidem. Comisión Nacional de Derechos Humanos (2018).

10 Gobierno de Guerrero. Informe Anual. Alerta de Violencia de Género contra Mujeres en el Estado de Guerrero. Gobierno del Estado de Guerrero. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/767582/25._Informe_de_cumplimiento_2017-2018_CompressPdf.pdf

11 Gobierno del Estado de Veracruz. Informe de la implementación de la Declaratoria de Alerta de Violencia de Género contra las Mujeres por Violencia Feminicida en el Estado de Veracruz. Gobierno de Veracruz. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/747590/20._Informe_AVGM_V.F._Nov_2019-Junio2020.pdf

12 Véase, por ejemplo, “Solicitud de Alerta de Violencia de Género contra las Mujeres en el Estado de México” disponible en: <https://www.gob.mx/conavim/documentos/solicitud-de-alerta-de-violencia-de-genero-contra-las-mujeres-en-el-estado-de-mexico>, o bien “Alerta de Violencia de Género contra las Mujeres en el estado de Veracruz”, disponible en: <https://www.gob.mx/conavim/documentos/alerta-de-violencia-de-genero-contra-las-mujeres-en-el-estado-de-veracruz>

13 Cuadro ilustrativo, resaltando algunos ejemplos clave.

14 Ibidem. Lucas y Roth (2018).

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 4 de marzo de 2025.

Diputada Anayeli Muñoz Moreno (rúbrica)

QUE REFORMA Y ADICIONA LOS ARTÍCULOS 34 Y 36 DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA, EN MATERIA DE DEDUCCIONES DE LA ADQUISICIÓN DE AUTOMÓVILES PROPULSADOS POR BATERÍAS ELÉCTRICAS RECARGABLES, A CARGO DE LAS DIPUTADAS IVONNE ARACELLY ORTEGA PACHECO Y GLORIA ELIZABETH NÚÑEZ SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO

Quienes suscriben, diputadas Ivonne Aracelly Ortega Pacheco y Gloria Elizabeth Núñez Sánchez, integrantes del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados, con fundamento en lo dispuesto por la fracción II del artículo 71 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en términos de lo establecido en los artículos 6, párrafo 1, fracción I; 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someten a consideración del pleno iniciativa con proyecto de decreto por el cual se reforma y adiciona el artículo 36 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, con el objetivo de establecer deducciones en la adquisición de automóviles cuya propulsión sea a través de baterías eléctricas recargables, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

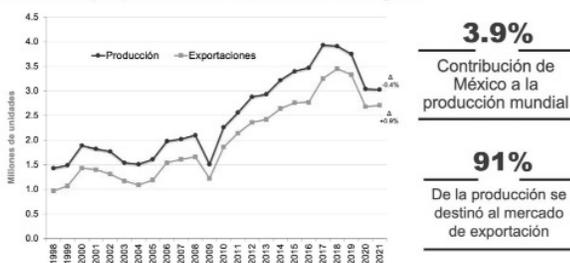
I. Antecedentes generales

La adopción de medidas necesarias para frenar el impacto ambiental con el fin de construir un futuro para todas y todos, es una de las principales metas establecidas internacionalmente en la última década; para ello es importante optar por medidas que busquen reducir las emisiones de gases que provocan el efecto invernadero.

La Organización de las Naciones Unidas (ONU), señala la importancia de desarrollar e implementar nuevas tecnologías sustentables para el medio ambiente, lo que ha llevado a que países con un nivel alto de desarrollo tecnológico en el sector automotriz como lo son Alemania, Japón, y Estados Unidos de América (EUA); a los que continuamente se le suman cada vez más naciones, hayan implementado políticas fiscales, con el fin de incentivar a diversos sectores industriales y económicos al uso de energías renovables con el fin de generar mecanismos de movilidad sustentable.

En México la industria automotriz es uno de los pilares en la economía del país, de acuerdo con datos publicados en el año 2021 por la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA, AC), México es el séptimo fabricante de vehículos en el mundo, así como el quinto exportador de los vehículos ligeros a nivel global; siendo asimismo una de las que más empleos genera, tan solo en el mismo año contaba con casi un millón de trabajadores.¹

Producción y Exportación Nacional de Vehículos Ligeros



Una vez reconocida la importancia del sector automotriz en nuestro país, es necesario crear un marco jurídico actualizado dentro del contexto internacional, buscando de esta manera incentivar el uso de energías sustentables, implementando políticas económicas que permitan el acceso a estas nuevas tecnologías, tanto como para personas físicas como personas morales.

Bajo este contexto, el Estado mexicano ha firmado diversos acuerdos internacionales, con el propósito de mantenerse actualizado en cuanto a sus políticas económicas, de manera que no se quede atrás en el desarrollo e implementación nuevas tecnologías sustentables, por lo cual, es importante establecer y adoptar las medidas necesarias para incentivar la transición a métodos de transporte más eficientes, económicos y amigables con el medio ambiente.

Tecnologías emergentes como lo son los automóviles propulsados por baterías eléctricas recargables, son las que más han destacado en los últimos años, ya que algunos eliminan totalmente la dependencia de combustibles fósiles, que son los principales responsables de las emisiones globales de dióxido de carbono.

El dióxido de carbono (CO₂), uno de los tres principales gases de efecto invernadero, junto con el metano y el óxido nitroso, continúa acumulándose en la atmósfera condenando el planeta a temperaturas más altas, mientras los planes para reducir esas emisiones apenas tendrán efecto en 2030.²

El nivel de contaminación se encuentra muy presente en la vida diaria de miles de personas, principalmente en las grandes ciudades del mundo, esto generado por el gran aumento de vehículos que funcionan con combustibles fósiles, provocando situaciones de contingencias ambientales atmosféricas, debido al número de compuestos y partículas tóxicas en el ambiente.

Compuestos orgánicos volátiles (COV). Estos contaminantes reaccionan con los óxidos de nitrógeno en presencia de la luz solar para formar ozono a nivel del suelo, un ingrediente principal del smog. Aunque es beneficioso en la atmósfera superior, a nivel del suelo este gas irrita al sistema respiratorio, provocando tos, asfixia y reducción de la capacidad pulmonar.³

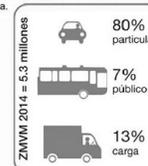
Datos del Instituto de Ciencias de la Atmósfera y Cambio Climático, demuestran que la mayor parte de los gases tóxicos presentes en el ambiente son producidos por los automóviles particulares propulsados por combustibles fósiles, repercutiendo no sólo en la calidad del aire, sino también del agua y suelo.



Fuentes de emisión de precursores de ozono

OXIDOS DE NITRÓGENO

- Operación de automotores, principalmente en aquellos que carecen de convertidor catalítico. Los automotores generan más del 80% de estas emisiones.
- La combustión en calderas y hornos industriales y en la generación de energía eléctrica.



Fuente: Instituto de Ciencias de la Atmósfera y Cambio Climático.

En relación al medio ambiente, la importancia en reducir el número de emisiones de gases como el dióxido de azufre (SO₂), óxidos de nitrógeno (NO_x), monóxido de carbono (CO), compuestos orgánicos volátiles (COV) y partículas en suspensión (PM₁₀ y PM_{2.5}), es fundamental no sólo para contrarrestar el cambio climático, si no que el exceso de las mismas provoca afectaciones en la salud pública.

En algunas zonas metropolitanas como en el Valle de México, las emisiones generadas por vehículos, representan hasta 60 por ciento de la contaminación total por partículas suspendidas gruesas (PM-10), y lo más grave, es que de acuerdo a la Organización Mundial de la Salud (OMS), cada año mueren en nuestro país 14 mil 700 personas a causa de enfermedades asociadas a la contaminación del aire, y es que los congestamientos viales en las principales arterias que comunican los centros urbanos conllevan a un deterioro de la calidad del aire y por ende de la salud de la población.⁴

Respecto a la factibilidad de los automóviles eléctricos propulsados por baterías eléctricas, sobre los propulsados por combustibles fósiles, un estudio de la Escuela de Medio Ambiente de Yale, publicado en *Nature Communications*, ha dado importante evidencia sobre los beneficios medioambientales de los autos eléctricos. El equipo investigador utilizó conceptos de la economía energética y la ecología industrial para determinar si las emisiones de carbono se reducían aún cuando se tenían en cuenta las emisiones indirectas de la cadena de suministro de vehículos eléctricos.

Concluyendo que las emisiones indirectas totales de los vehículos eléctricos son menores en comparación con las emisiones indirectas de los vehículos propulsados por combustibles fósiles. Esto, claro, sumado al hecho de que los vehículos eléctricos no generan CO₂ de manera directa, en comparación a las emisiones directas de la quema de combustibles fósiles como el tubo de escape de los vehículos de combustión.⁵

Las enfermedades provocadas por la mala calidad del aire debido al gran número de partículas y gases tóxicos, derivado de los automóviles propulsados por combustibles fósiles, principalmente se relacionan con enfermedades respiratorias, como asma, EPOC (enfermedad pulmonar obstructiva crónica) bronquitis, alergias, así como enfermedades cardíacas, neuronales e inclusive varios tipos de cáncer.

La contaminación del aire es uno de los mayores riesgos ambientales que existen para la salud. Mediante la disminución de los niveles de contaminación del aire los países pueden reducir la carga de morbilidad derivada de accidentes cerebrovasculares, cardiopatías, cánceres de pulmón y neumopatías crónicas y agudas, entre ellas el asma.⁶

¿Cómo la contaminación del aire afecta nuestra salud?

Enfermedades Respiratorias

- La contaminación del aire puede afectar el desarrollo de los pulmones y está implicada en el desarrollo de enfisema, asma y otras enfermedades respiratorias, como la enfermedad pulmonar obstructiva crónica (EPOC).
- El material particulado (MP) y el óxido de nitrógeno están relacionados con la bronquitis crónica.
- Enfermedades cardiovasculares
- El MP fino puede afectar la función de los vasos sanguíneos y acelerar la calcificación en las arterias.
- El personal de investigación del instituto NIEHS estableció vínculos entre la exposición diaria a corto plazo de mujeres posmenopáusicas a los óxidos de nitrógeno y un mayor riesgo de derrame cerebral hemorrágico.
- Para una muestra representativa de personas estadounidenses mayores, la exposición a la contaminación del aire relacionado con el tráfico (TRAP) puede dar como resultado niveles reducidos de lipoproteínas de alta densidad, a veces llamado colesterol bueno, lo que aumenta el riesgo de enfermedad cardiovascular.
- Según un informe del Programa Nacional de Toxicología (NTP, por sus siglas en inglés), la exposición a la contaminación TRAP también aumenta el riesgo de que una mujer embarazada sufra cambios peligrosos en la presión arterial, conocidos como trastornos hipertensivos, los cuales son una de las principales causas de parto prematuro, bajo peso al nacer, y enfermedad y muerte de madres y bebés.

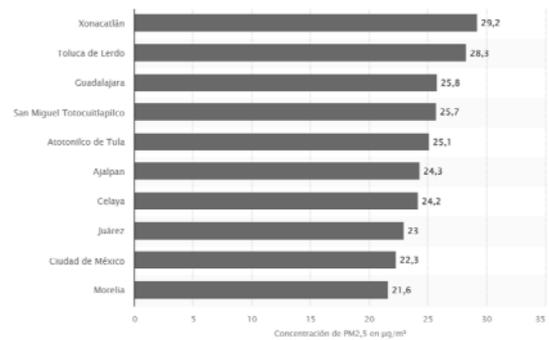
Cáncer

- Un gran estudio de más de 57 mil mujeres encontró que vivir cerca de carreteras principales puede aumentar el riesgo de desarrollar cáncer de mama de una mujer.
- El Estudio de Hermanas del instituto NIEHS encontró que otras sustancias tóxicas transportadas por el aire, en especial el cloruro de metileno que se utiliza en productos en aerosol y removedores de pintura, también están asociadas con un mayor riesgo de desarrollar cáncer de mama.
- La exposición ocupacional al benceno, un químico industrial y componente de la gasolina, puede causar leucemia y está asociado con el linfoma no Hodgkin.
- Un estudio a largo plazo, del año 2000 a 2016, encontró una asociación entre la incidencia de cáncer de pulmón y una mayor dependencia del carbón para la generación de energía.⁷

El sexto informe de evaluación del Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), dado a conocer en 2021, indica que las emisiones humanas de gases que atrapan el calor ya han calentado el clima en casi 1.1 grados Celsius.

Dicha crisis no sólo es apreciable desde un aspecto macro, ya que es un elemento que afecta directamente a la salud de la ciudadanía. La Organización Mundial de la Salud (OMS) indica que una de cada nueve personas en el mundo muere a causa de enfermedades relacionadas con la contaminación atmosférica,⁸ y tan sólo en México 15 mil personas mueren a causa de contaminantes atmosféricos sólidos.⁹

En México, las principales ciudades han registrado niveles altos de partículas y gases tóxicos en el ambiente, es el caso de Monterrey, Mexicali, Ciudad de México, Toluca, Guadalajara, Ciudad Juárez, Puebla y Tijuana, lo cual es preocupante, debido al número de habitantes que concentran éstas.



Fuente: Statista. Ranking de las ciudades mexicanas con peor calidad del aire según la concentración de materia particulada $\leq 2,5\mu\text{m}$ en 2023

Algunos automóviles propulsados por baterías eléctricas recargables, tienen cero emisiones de gases contaminantes, por lo que un incremento de los mismos, en las áreas más desarrolladas como son las grandes ciudades, representaría una mejora en la calidad del aire, disminuyendo de esta manera el número de enfermedades provocadas por los gases de los automóviles propulsados por combustibles fósiles, lo que significa una mejora en la calidad de la salud pública.

A nivel económico, los automóviles propulsados por baterías eléctricas recargables, representan en un principio una inversión mayor respecto a los automóviles propulsados por gasolina, su relación costo-beneficio a largo plazo los convierte en una opción viable, no sólo por el aspecto ambiental, sino porque el costo de la energía que utilizan es menor, sumado al creciente precio de los combustibles derivados del petróleo.

El objetivo de esta reforma es el de incentivar el desarrollo tecnológico sustentable, toda vez que, al establecer deducciones para la adquisición de vehículos propulsados por baterías eléctricas recargables, se hacen más atractivos para la ciudadanía en general, de este modo se va evitando el número de sustancias contaminantes, nocivas para la salud y el medio ambiente.

II. Orden jurídico

México ha suscrito y ratificado diversos acuerdos internacionales, en los cuales se busca reducir el impacto ambiental provocado por el ser humano en los múltiples ecosistemas del planeta, coordinando esfuerzos y colaboraciones entre los diferentes estados, un ejemplo de esto es el Acuerdo de París firmado en el año 2015, el cual tiene como objetivo:

- Reducir sustancialmente las emisiones de gases de efecto invernadero para limitar el aumento de la temperatura global en este siglo a 2 grados centígrados (°C) y esforzarse para limitar este aumento a incluso más de tan solo el 1.5 °;
- Revisar los compromisos de los países cada cinco años;
- Ofrecer financiación a los países en desarrollo para que puedan mitigar el cambio climático, fortalecer la resiliencia y mejorar su capacidad de adaptación a los impactos del cambio climático.¹⁰

El número actual de los países que han firmado dicho acuerdo es de 193 estados, más la unión europea, dicho acuerdo ofrece una guía de acciones, las cuales propone implementar con el paso del tiempo, ofreciendo a cada nación adaptarse a estas nuevas políticas y objetivos de acuerdo a la capacidad de cada uno.

En países como Japón, el Ministerio de Economía, Comercio e Industria, anunció los subsidios para vehículos eléctricos (EV) correspondientes al año fiscal 2024. El límite máximo de subsidio por vehículo será de hasta 850 mil yenes, lo que representa una diferencia de hasta 730 mil yenes en comparación con el mínimo establecido de 120 mil yenes. Se ha priorizado a las empresas que promueven el desarrollo de puntos de carga, la reducción de emisiones de dióxido de carbono (CO₂) durante la fabricación y la ciberseguridad.¹¹

La industria automotriz en México ha avanzado de manera significativa, ya que es uno de los mayores exportadores de autopartes, por lo que podemos considerar que este sector se encuentra lo suficientemente desarrollado, por consiguiente, debemos adecuar nuestro marco jurídico tal y como los países que mencionamos anteriormente.

III. Propósito de la iniciativa y su justificación

El objetivo de la reforma es incrementar el límite deducible para la adquisición de automóviles propulsados por baterías eléctricas recargables, **(que actualmente tiene un tope de 250 mil pesos)**, de esta manera las personas físicas y morales tendrán un mayor interés en la adquisición de los mismos, contribu-

yendo así en la transición a una movilidad más sustentable.

El mercado actual de los automóviles propulsados por baterías eléctricas recargables se ha desarrollado mucho, por lo que varias marcas ofrecen cada vez una variedad más amplia de modelos, sin embargo, el precio de los mismos es mucho mayor al valor deducible actual.

A continuación, se presentan las principales marcas y modelos de vehículos eléctricos disponibles en el país en 2024:

Nissan pionero en vehículos eléctricos

Nissan Leaf: uno de los pioneros en el mercado de vehículos eléctricos. Con una autonomía de 270 kilómetros (km) por carga, es una opción popular para quienes buscan un vehículo eléctrico accesible y fiable.

Tesla, tecnología e innovación

Model 3, Model S, Model X y Model Y: Tesla ha establecido una fuerte presencia en México, ofreciendo modelos que destacan por su alta autonomía, tecnología avanzada y rendimiento excepcional.

BMW, vehículos eléctricos de gama alta

BMW iX, BMW i4 y BMW iX3: La automotriz alemana ofrece vehículos eléctricos que combinan lujo, tecnología y rendimiento.

Chevrolet y su SUV cien por ciento eléctrica

Bolt EUV y Equinox EV: Bolt es la primera SUV totalmente eléctrica de la marca, mientras que Equinox es su más reciente lanzamiento del segmento. Su carga es sencilla y práctica gracias al cargador para el hogar; además de una red de carga pública en expansión.

Kia debuta en el segmento de autos eléctricos

Kia EV6: El primer vehículo totalmente eléctrico de Kia, cuenta con autonomía de hasta 506 km y carga ultrarrápida de 10 a 80 por ciento en 18 minutos.

Audi, elegancia y rendimiento superior

Serie e-tron: Audi ofrece vehículos eléctricos de lujo que destacan por su tecnología avanzada y rendimiento superior.

BYD busca ser líder en el mercado mexicano

BYD Han, Tang, Plus, Yuan, Seal Dolphin y Dolphin Mini: La marca china BYD llegó a México con modelos asequibles y eficientes; destacando el Dolphin Mini como uno de los vehículos compactos más económicos en el mercado.

MG consolida su presencia en México

MG4 Electric, ZS EV y eHS: MG es conocido por su practicidad y economía, por lo que la marca se consolida en el mercado con su segmento eléctrico.

JAC, entre los modelos más conocidos y económicos del país

E10X, EJ7, E Sei4 PRO: Los modelos de la marca china son de los más reconocidos en el mercado, además de ubicarse entre los compactos y sedanes eléctricos más baratos.

Mercedes Benz en el camino de la movilidad sostenible

EQS, EQE, EQA, EQB: Con sus modelos eléctricos, Mercedes Benz da un paso más hacia la movilidad con cero emisiones de CO2. Su sistema de conducción adaptativa ahorra electricidad y prolonga la autonomía.

Ford y el Mustang eléctrico hecho en México

Mustang Mach-E: Este crossover eléctrico es fabricado en México y ofrece una experiencia de conducción enfocada en tecnología y la esencia deportiva de la marca.

Los modelos de Volvo que no comprometen la calidad y potencia

C40, XC40, EX30: Los vehículos Pure Electric de Volvo ofrecen una conducción sin emisiones sin comprometer la autonomía ni la potencia.

Renault ofrece sistemas prácticos para recarga de batería

Renault Kwid E-Tech: Cuenta con 298 km de autonomía, e incluye un cargador portátil para recargar la batería en cualquier enchufe doméstico.¹²

El precio registrado de las diferentes marcas y modelos proporcionados por las mismas, no es correlativo con la cantidad que la Ley de Impuesto sobre la Renta, considera como deducible, ya que el precio promedio de un automóvil propulsados por baterías eléctricas recargables, oscila entre los 599 mil a 899 mil pesos, dependiendo del modelo y la marca, estos vehículos tienen un rendimiento promedio de 300 km recorridos por un costo de 200 pesos mexicanos.

Por otro lado, el costo promedio de un automóvil nuevo propulsado por combustibles fósiles oscila entre los 299 mil a 599 mil pesos dependiendo de la marca y el modelo, sin embargo, por cada 300 km recorridos, se tiene un gasto aproximado de combustible de mil pesos mexicanos.

Considerando lo anterior de manera general, ya que depende de los factores mencionados, Kia señaló que cargar la batería de un **auto eléctrico en México** cuesta alrededor de 10.50 pesos.

Sin embargo, la compañía aclaró que, si se desea reducir el tiempo de carga a sólo 4 horas, se debe solicitar a un electricista que instale las tomas de corriente eléctrica de 240 voltios en el hogar.

En caso de no querer hacerlo, por lo regular, la carga de nivel 2 se puede hacer en las estaciones de carga pública, donde cobran de 0.11 a 0.15 centavos por kilovatio-hora o 2 a 8 pesos por un llenado completo de la **batería**, de acuerdo con Kia.

En cuanto a la carga de nivel 3, la batería de un **auto eléctrico** se llena hasta 80 por ciento de su capacidad en alrededor de 30 a 45 minutos. La mayoría de las estaciones de carga de nivel 3 cobran un promedio de 15 pesos por hora.

Toma en cuenta que el **costo** de carga de un **coche eléctrico en México** también depende del modelo, de la capacidad de la **batería** y del tiempo de carga, información que debe venir especificada en el manual

del vehículo.¹³

Por lo anterior, se considera incrementar el monto máximo deducible por la adquisición de los automóviles propulsados por baterías eléctricas recargables, incluyendo también así, el costo de las instalaciones de infraestructura de carga de los mismos, derivado de que la misma puede llegar a tener un costo bastante alto.

Se propone que el incremento en el valor de las deducciones, en relación a los precios actuales del mercado de automóviles propulsados por baterías eléctricas recargables, por lo que el monto máximo deducible por la adquisición de los mismos se establecería en **500 mil pesos**, incluyendo la instalación de la infraestructura de carga, de esta manera se incentiva la transición hacia nuevas y más sustentables tecnologías de transporte.

Las electrolinerías son estaciones de recarga para los autos eléctricos e híbridos-enchufables. Pueden instalarse en hogares, espacios públicos o negocios y se alimentan de la red eléctrica de la Comisión Federal de Electricidad (CFE), por lo que son seguras y pueden usarse en todo momento. Un coche eléctrico es la mejor forma de disminuir las emisiones de CO₂, sin sacrificar la comodidad de un vehículo automotor.

Los vehículos enchufables aprovechan la energía de la red eléctrica de la CFE, en vez de necesitar combustibles fósiles para impulsarse. Tienen un sistema de baterías que alimentan el motor eléctrico y se recargan a través de una toma de corriente y del sistema de frenado regenerativo. Los vehículos híbridos-enchufables pueden aprovechar tanto la energía del motor eléctrico como la de un generador de gasolina.¹⁴

Al tener un mayor incentivo respecto al monto en la deducción de los automóviles propulsados por baterías eléctricas recargables, México se convertirá en un país atractivo para la inversión extranjera, aunque actualmente existen numerosas empresas del sector automotriz, éstas podrían aumentar su inversión, generando así un mayor número de empleos.

Al día de hoy, éstas son las fábricas de autos en México, con las siguientes ubicaciones:

- Audi: San José Chiapa, Puebla, Q5.

- BMW: San Luis Potosí, Serie 3, Serie 2 y M2.
- Chevrolet: Silao, Guanajuato, Silverado. Ramos Arizpe, Coahuila, Blazer, Blazer EV, Equinox EV.
- Ford: Cuautitlán Izcalli, Edomex, Mach E. Hermosillo, Sonora, Bronco Sport y Maverick.
- GMC: Silao, Guanajuato, Sierra. San Luis Potosí, Terrain.
- Honda: Celaya, Guanajuato, HR-V.
- Infiniti: Aguascalientes, Aguascalientes, QX50 y QX55.
- JAC: Ciudad Sahagún, Hidalgo, modelos a gasolina.
- Jeep: Toluca, Edomex, Compass.
- KIA: Pesquería, Nuevo León, Río, K3 (próximamente) y Forte sedán.
- Mazda: Salamanca, Guanajuato, Mazda 2, Mazda 3, CX-3 y CX-30.
- Mercedes-Benz: Aguascalientes, Aguascalientes, GLB.
- Nissan: Cuernavaca, Morelos, NP300 y V-Drive. Aguascalientes, Aguascalientes, March, Kicks, Sentra y Versa.
- RAM: Saltillo, Coahuila, RAM1500, 2500, 3500, 4500, 5500 y ProMaster.
- Toyota: Tijuana, Baja California y Apaseo El Grande, Guanajuato, Tacoma.
- Volkswagen: Cuautlancingo, Puebla, Jetta, Taos, Tiguan. Motor EA211 (1.5 TSI), Silao, Guanajuato.¹⁵

Si bien actualmente en México la infraestructura de carga para automóviles propulsados por baterías eléctricas recargables se encuentra limitada, debido a la baja demanda de estos, es por eso que, al incentivar su adquisición, habría un aumento en el número de estaciones de carga públicas.

Las ventajas económicas de un automóvil propulsado por baterías eléctricas recargables, sobre uno propulsado por combustibles fósiles, son diversas, desde el monto deducible que existe actualmente, el costo por el kilómetro recorrido, así como el no tener que pagar la tenencia del vehículo.

El objetivo de esta reforma es el de incentivar el desarrollo tecnológico sustentable, toda vez que, al establecer deducciones para la adquisición de vehículos propulsados por baterías eléctricas recargables, sean más atractivos para la ciudadanía en general, de este modo evitando el número de sustancias contaminantes, nocivas para la salud y el medio ambiente.

IV. Contenido de la iniciativa

Para una fácil comprensión de la iniciativa, se presenta la siguiente tabla comparativa en la que se aprecia en la primera columna el texto vigente de Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y en la segunda columna la propuesta de modificación resaltada en negritas:

Ley del Impuesto Sobre la Renta.	
Texto Vigente:	Propuesta de modificación o adición en negritas:
<p>Artículo 34. Los por cientos máximos autorizados, tratándose de activos fijos por tipo de bien son los siguientes:</p> <p>I al V ...</p> <p>VI. 25% para automóviles, autobuses, camiones de carga, tractocamiones, montacargas y remolques.</p>	<p>Artículo 34. Los por cientos máximos autorizados, tratándose de activos fijos por tipo de bien son los siguientes:</p> <p>I al V ...</p> <p>VI. 25% para automóviles, autobuses, camiones de carga, tractocamiones, montacargas y remolques. Tratándose automóviles cuya propulsión sea a través de baterías eléctricas recargables, así como los automóviles eléctricos que además cuenten con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno será de un 35%.</p>
<p>Artículo 36. La deducción de las inversiones se sujetará a las reglas siguientes:</p> <p>I.- ...</p> <p>II.- Las inversiones en automóviles sólo serán deducibles hasta por un monto de \$175,000.00. Tratándose de inversiones realizadas en automóviles cuya propulsión sea a través de baterías eléctricas recargables, así como los automóviles eléctricos que además cuenten con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno, sólo serán deducibles hasta por un monto de \$250,000.00.</p>	<p>Artículo 36. La deducción de las inversiones se sujetará a las reglas siguientes:</p> <p>I.- ...</p> <p>II.- Las inversiones en automóviles sólo serán deducibles hasta por un monto de \$175,000.00. Tratándose de inversiones realizadas en automóviles cuya propulsión sea a través de baterías eléctricas recargables, así como los automóviles eléctricos que además cuenten con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno, sólo serán deducibles hasta por un monto de \$500,000.00. incluyendo el costo de las instalaciones de infraestructura de carga.</p>

La modificación planteada tiene como principal objetivo aumentar el monto deducible por la adquisición de automóviles propulsados por baterías eléctricas recargables, de este modo, facilitando el traspaso de las personas físicas y morales hacia un método de transporte menos contaminante y amigable para el medio ambiente.

En virtud de lo expuesto y fundado, nos permitimos proponer al honorable pleno de la Cámara de Diputados la aprobación de la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se reforman y adicionan los artículos 34 y 36 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, en materia de deducciones en la adquisición de automóviles propulsados por baterías eléctricas recargables

Artículo: Se **reforman y adicionan** los artículos 34, fracción VI, y 36, fracción II, de la Ley del Impuesto sobre la Renta, para quedar de la siguiente manera

Artículo 34. Los por cientos máximos autorizados, tratándose de activos fijos por tipo de bien son los siguientes:

I. al V. ...

VI. 25 por ciento para automóviles, autobuses, camiones de carga, tractocamiones, montacargas y remolques. Tratándose automóviles cuya propulsión sea a través de baterías eléctricas recargables, así como los automóviles eléctricos que además cuenten con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno será de 35 por ciento.

Artículo 36. La deducción de las inversiones se sujetará a las reglas siguientes:

Fracción I. ...

Fracción II. Las inversiones en automóviles sólo serán deducibles hasta por un monto de \$175,000.00. Tratándose de inversiones realizadas en automóviles cuya propulsión sea a través de baterías eléctricas recargables, así como los automóviles eléctricos que además cuenten con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno, sólo se-

rán deducibles hasta por un monto de **\$500,000.00 incluyendo el costo de las instalaciones de infraestructura de carga.**

Transitorio

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

Notas

1 La Industria Automotriz en México, Asociación mexicana de la industria automotriz A. C. disponible en https://amia.com.mx/publicaciones/industria_automotriz/

2 Nota informativa, Cambio climático y medioambiente, Naciones Unidas, publicada el 28 de octubre de 2024, disponible en https://news.un.org/es/story/2024/10/1533811?_gl=1*1y32gpk*_ga*MTExNTUzMjA5Ni4xNzM2ODI1ODIw*_ga_TK9BQL5X7Z*MTczNzk2MTQxNS4yLjEuMTczNzk2MTUzMC4wLjAuMA..

3 Carros, camiones, buses y la contaminación del aire. Unión de Científicos Consientes, publicado el 23 de julio del 2017, actualizado el 17 de octubre de 2023, disponible en <https://es.ucsusa.org/recursos/carros-camiones-buses-contaminacion#:~:text=Transporte%20sucio%20=%20aire%20sucio,ayudar%20a%20transformar%20el%20transporte.>

4 Contaminación, automóviles y calidad del aire, ONU – HABITAT, disponible en: <https://onu-habitat.org/index.php/contaminacion-automoviles-y-calidad-del-aire>

5 YSE Study Finds Electric Vehicles Provide Lower Carbon Emissions Through Additional Channels. YALE SCHOOL OF THE ENVIRONMENT. Publicado el 19 – 12 – 2021, disponible en: <https://environment.yale.edu/news/article/yse-study-finds-electric-vehicles-provide-lower-carbon-emissions-through-additional>

6 Contaminación del aire ambiente (exterior) y salud, Organización Mundial de la Salud, publicado el 24 – 10 – 2024, disponible en: [https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ambient-\(outdoor\)-air-quality-and-health](https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health)

7 Contaminación del Aire y su Salud, National Institute of Environmental Health Sciences, disponible en <https://www.niehs.nih.gov/health/topics/enfermedades/contaminacion>

8 Calidad del Aire Ambiente. Organización Panamericana de la Salud. Disponible en: [https://www.paho.org/es/temas/calidad-aire-ambiente#:~:text=La%20contaminaci%C3%B3n%20atmosf%C3%A9rica%20es%20el,\(WHO%2C%20GBOD%202016\)](https://www.paho.org/es/temas/calidad-aire/calidad-aire-ambiente#:~:text=La%20contaminaci%C3%B3n%20atmosf%C3%A9rica%20es%20el,(WHO%2C%20GBOD%202016))

9 En México 15 mil personas mueren al año por contaminación ambiental. El Universal. Publicado el 22 – 09 – 2019, disponible en: <https://www.eluniversal.com.mx/autopistas/en-mexico-15-mil-personas-mueren-al-ano-por-contaminacion-ambiental/>

10 Nota sobre El Acuerdo de París, Naciones Unidas, disponible en <https://www.un.org/es/climatechange/paris-agreement>

11 Nota Informativa, Japón anuncia los subsidios por la compra de vehículos eléctricos... los montos suben significativamente. Publicada el 20 – 03 – 2024, disponible en <https://internationalpress.jp/2024/03/20/japon-anuncia-los-subsidios-por-la-compra-de-vehiculos-electricos-los-montos-suben-significativamente/>

12 ¿Cuáles son las marcas de autos eléctricos que se venden en México?, México Industry, publicado el 02 – julio. 2024, disponible en <https://mexicoindustry.com/noticia/cuales-son-las-marcas-de-autos-electricos-que-se-venden-en-mexico>

13 Cuánto cuesta cargar un auto eléctrico en México, El Universal, disponible en: <https://www.eluniversal.com.mx/autopistas/cuanto-cuesta-cargar-un-auto-electrico-en-mexico/>

14 Electrolinerías para negocio, Comisión Federal de Electricidad, disponible en <https://www.cfe.mx/negocio/nuevocontrato/pages/electrolinerias-negocio.aspx>

15 Fábricas de Autos en México, ¿Dónde están y que producen?, El Universal, publicado el 07 – 09 – 2023, disponible en <https://www.eluniversal.com.mx/autopistas/fabricas-de-autos-en-mexico-donde-estan-y-que-coches-producen/>

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 4 de marzo de 2025.

Diputadas: Ivonne Aracelly Ortega Pacheco, Gloria Elizabeth Núñez Sánchez (rúbricas).

QUE REFORMA EL ARTÍCULO 30 DE LA LEY GENERAL DE EDUCACIÓN, A CARGO DEL DIPUTADO MIGUEL ÁNGEL SÁNCHEZ RIVERA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO

El suscrito, diputado Miguel Ángel Sánchez Rivera, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados, con fundamento en lo establecido por los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 6, numeral I; 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta honorable asamblea iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 30, fracción XVI, de la Ley General de Educación, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

El cambio climático, la contaminación ambiental y la sobreexplotación de recursos naturales constituyen algunos de los principales desafíos que enfrenta nuestra sociedad en el siglo XXI. México, como parte de la comunidad internacional, ha suscrito diversos tratados y acuerdos en materia ambiental, tales como el Acuerdo de París¹ y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible,² comprometiéndose a adoptar políticas que fomenten la sostenibilidad y la protección del medio ambiente.

En ese sentido, debido a que la crisis ambiental que enfrentamos en la actualidad exige una respuesta integral y efectiva por parte de todos los sectores de la sociedad, toda vez que las consecuencias como el cambio climático, la pérdida de biodiversidad, la contaminación de los recursos naturales y la deforestación, afectan a la población en general, requiriendo acciones que trasciendan a lo inmediato y promuevan un cambio cultural profundo, en el que la educación ambiental desempeña un papel central.

Es por ello que en la actualidad ha surgido una preocupación que ha ido en incremento debido a la educación ambiental y el papel que les corresponde a las instituciones educativas para su desarrollo. Por lo que es necesario encontrar soluciones a todos los estratos sociales, inclusive entre los niños y estudiantes, por medio de la promoción de programas de educación ambiental en escuelas y centros educativos.

Ahora bien, el artículo 3o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que la educación que imparta el Estado deberá fomentar el respeto al medio ambiente y la sustentabilidad. Sin embargo, a pesar de los avances normativos en la materia, aún persisten vacíos en la implementación de programas educativos que aborden de manera integral el cuidado ambiental.

A lo largo de los años, el sistema educativo en México ha incorporado en los planes y programas de educación básica –que comprenden los niveles de preescolar, primaria y secundaria– diversos contenidos y asignaturas orientados a que los estudiantes adquieran una comprensión integral del entorno en el que viven, con el propósito de dotarlos de herramientas conceptuales que les permitan analizar de manera crítica los problemas sociales y ambientales contemporáneos, fomentando en ellos una actitud reflexiva, analítica y responsable. De este modo, se busca que los educandos no sólo comprendan la interacción entre sus acciones y el medio ambiente, sino que también desarrollen habilidades para la convivencia armónica y participativa con su comunidad y entorno natural.

No obstante, a pesar de los esfuerzos realizados, persisten cuestionamientos sobre la efectividad de la educación ambiental en las escuelas de nivel básico. Se ha señalado que, en muchos casos, la enseñanza se limita a actividades teóricas dentro del aula, sin generar una verdadera concientización en niñas, niños y adolescentes. Esta situación ha derivado en la falta de aplicación práctica de los conocimientos adquiridos, lo que impide que se traduzcan en hábitos sostenibles tanto en el ámbito escolar como en su vida cotidiana.³

De acuerdo con la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat), la educación ambiental constituye un enfoque pedagógico integral que busca la formación de individuos con la capacidad de desarrollar valores, conocimientos y habilidades que les permitan comprender de manera crítica la problemática ambiental. Este proceso educativo no sólo pretende generar conciencia sobre los desafíos ecológicos, sino también fortalecer la comprensión de la interrelación existente entre el ser humano, la sociedad y el entorno natural.⁴ El objetivo final es promover una convivencia armónica y sustentable, en la que las actividades humanas se realicen en equilibrio con la cultura y los

ecosistemas, garantizando así el bienestar de las generaciones presentes y futuras.

En ese orden de ideas, la educación es un motor esencial para formar valores, actitudes y hábitos que guíen el comportamiento humano hacia el cuidado del entorno natural, es por ello la importancia de estos desde la educación básica ya que permite sembrar las bases de una conciencia ambiental que no sólo sensibilice a los estudiantes sobre los problemas actuales, sino que también los prepare para identificar y abordar posibles soluciones a los retos ambientales del futuro. Este proceso formativo debe estar respaldado por un enfoque científico que proporcione a las y los estudiantes conocimientos sólidos sobre los principios de las ciencias ambientales, el impacto humano en los ecosistemas, el desarrollo sostenible y las estrategias para prevenir y mitigar el cambio climático.

La educación ambiental no sólo tiene como objetivo informar, sino también transformar y fomentar que los estudiantes tengan una visión crítica y comprometida con el entorno natural, fortaleciendo las habilidades ciudadanas para participar activamente en la construcción de soluciones colectivas para la protección del medio ambiente.

Por lo que la educación ambiental propone, mediante diversas estrategias pedagógicas, contribuir a la formación de una conciencia sobre la responsabilidad del género humano en la relación con la vida en el planeta, a partir de la formación de sujetos críticos y participativos en situaciones ambientales.⁵ La educación ambiental cuenta con distintos actores sociales involucrados tanto de manera teórica como práctica, y un espacio social, como es la escuela, donde se realiza la formación de seres humanos con capacidad de empatía, respeto y amor a la naturaleza.⁶

Por tanto, es necesario la incorporación y el fortalecimiento de contenidos educativos sobre el cuidado del medio ambiente en los planes y programas de estudio constituye una medida indispensable para enfrentar los desafíos ambientales del presente y garantizar un futuro sostenible.

En razón de lo anterior, es esencial fortalecer el plan de estudios de educación básica con contenidos específicos que aborden temas como:

- El cambio climático y sus efectos.
- La gestión de residuos y la economía circular.
- El consumo responsable de recursos.
- La biodiversidad y su conservación.
- Las energías renovables y la eficiencia energética.

De modo que la incorporación de la educación ambiental en el plan de estudios contribuirá a la formación de una ciudadanía consciente, responsable y activa en la protección del medio ambiente. Se espera que, a largo plazo, se genere un cambio cultural que reduzca los índices de contaminación, fomente la economía circular y contribuya al cumplimiento de los compromisos internacionales de México en materia ambiental.

Apunta Mayor (1997) “...La clave de un desarrollo sostenible es... la educación... que llega hasta todos los miembros de la sociedad, a través de nuevas modalidades... a fin de ofrecer oportunidades de aprendizaje durante toda la vida para todos... debemos estar dispuestos... a remodelar la educación de forma de promover actitudes y comportamientos conducentes a una cultura de la sostenibilidad”.⁷

Por último, el desconocimiento existente en la población sobre el problema climático, sus causas, sus consecuencias y las medidas de adaptación y mitigación que pueden adoptarse en una situación que debe de ser considerada de forma urgente y ante la que deben establecer planes y programas educativos que conlleven a la toma de conciencia y sensibilización de la población, a la vez que promuevan el desarrollo de valores ambientales y el cambio de actitudes en las personas, de tal manera que fomente la participación de la población en acciones que contribuyan a disminuir sus efectos y controlar la emisión de gases efecto invernadero.⁸

Por lo anteriormente expuesto y fundado, se agrega un cuadro comparativo de la propuesta de reforma de la siguiente forma:

LEY GENERAL DE EDUCACIÓN CAPÍTULO V DE LOS PLANES Y PROGRAMAS DE ESTUDIO	
Texto Vigente	Texto Propuesto
Artículo 30. Los contenidos de los planes y programas de estudio de la educación que impartan el Estado, sus organismos descentralizados y los particulares con autorización o con reconocimiento de validez oficial de estudios, de acuerdo al tipo y nivel educativo, serán, entre otros, los siguientes:	Artículo 30. Los contenidos de los planes y programas de estudio de la educación que impartan el Estado, sus organismos descentralizados y los particulares con autorización o con reconocimiento de validez oficial de estudios, de acuerdo al tipo y nivel educativo, serán, entre otros, los siguientes:
I. a XV. ...	I. a XV. ...
XVI. La educación ambiental para la sustentabilidad que integre el conocimiento de los conceptos y principios de las ciencias ambientales, el desarrollo sostenible, la prevención y combate del cambio climático, así como la generación de conciencia para la valoración del manejo, conservación y aprovechamiento de los recursos naturales que garanticen la participación social en la protección ambiental;	XVI. La educación ambiental para la sustentabilidad que integre el conocimiento de los conceptos y principios de las ciencias ambientales, el desarrollo sostenible, la prevención y combate del cambio climático, así como la generación de conciencia para la valoración del manejo, conservación y aprovechamiento de los recursos naturales, mediante contenidos y estrategias pedagógicas que fomenten el cuidado ambiental, la participación social en la protección del entorno y la adopción de prácticas sostenibles que contribuyan al bienestar colectivo y a la preservación de los ecosistemas.
XVII. a XXV. ...	XVII. a XXV. ...

Derivado de lo anterior, se somete a consideración la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se reforma el artículo 30, fracción XVI, de la Ley General de Educación

Único. Se reforma el artículo 30, fracción XVI, de la Ley General de Educación, para quedar como sigue:

Artículo 30. Los contenidos de los planes y programas de estudio de la educación que impartan el Estado, sus organismos descentralizados y los particulares con autorización o con reconocimiento de validez oficial de estudios, de acuerdo al tipo y nivel educativo, serán, entre otros, los siguientes:

I. a XV. ...

XVI. La educación ambiental para la sustentabilidad que integre el conocimiento de los conceptos y principios de las ciencias ambientales, el desarrollo sostenible, la prevención y combate del cambio climático, así como la generación de conciencia para la valoración del manejo, conservación y aprovechamiento de los recursos naturales, **mediante contenidos y estrategias pedagógicas que fomenten el cuidado ambiental, la participación social en la protección del entorno y la adopción de prácticas sostenibles que contribuyan al bienestar colectivo y a la preservación de los ecosistemas.**

XVII. a XXV. ...

Transitorio

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

Notas

1 Acuerdo ratificado por México en fecha 21 de septiembre de 2016. Disponible para su consulta en: <https://cja.sre.gob.mx/tratadosmexico/tratados/eyJpdil6InVvYUpBZXVqMctPV00wend5R0hleFE9PSIsInZhbHVlIjoIY2lzMUx6TXU1WmUyQ2hKcExTS0JWUT09IiwibWFjIjoIbWV3ZmI1NDdlMwVknjE4M2JhMDU3YThmNjczNzNjMGJiZGMxNmFkN2NkY2U2ZDkyYjE4ZDI3MmRkMzQ0ZTAyNSJ9>

2 Decreto por el que se crea el Consejo Nacional de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Disponible para su consulta en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5480759&fecha=26/04/2017#gsc.tab=0

3 Terrón, E. (2004). La educación ambiental en la educación básica, un proyecto inconcluso. *Revista Latinoamericana de Estudios Educativos* (México), XXXIV(4), 107-164. <https://www.redalyc.org/pdf/270/27034404.pdf>; Terrón, E. (2019). Esbozo de la educación ambiental en el currículum de educación básica en México. Una revisión retrospectiva de los planes y programas de estudio. *Revista Latinoamericana de Estudios Educativos* (México), XLIX(1), 315-346. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=27058155011>; Morin, E.; C. Delgado (2016). *Reinventar la educación*. México: Multiversidad Mundo Real Edgar Morin.; SEP (2017). *Aprendizajes clave para la educación integral. Plan y programa de estudio para la educación básica*. Primera Edición. México: SEP. Disponible para su consulta en: <https://www.sep.gob.mx/work/models/sep1/Resour>

ce/10933/1/images/Aprendizajes_clave_para_la_educacion_integral.pdf

4 SEMARNAT (2016). Lineamientos para el otorgamiento de subsidios. “Hacia la igualdad y sustentabilidad ambiental”. México: S E M A R N A T .
http://dgeiawf.semarnat.gob.mx:8080/ibi_apps/WFServlet?IBIF_ex=D1_R_EAMBIENT01_01&IBIC_user=dgeia_mce&IBIC_pas=s=dgeia_mce

5 Calixto, R. (2012). Investigación en educación ambiental. *Revista Mexicana de Investigación Educativa*, 17(55), 1019-1033.
<https://www.redalyc.org/pdf/140/14024273002.pdf>

6 UNESCO (2019). La educación transforma vidas. Empoderar a las personas y garantizar la inclusión y la igualdad. Disponible para su consulta en: <https://www.buenosaires.iiep.unesco.org/es/publicaciones/la-educacion-transforma-vidas>

7 Bello, Mario. Apuntes del Módulo de educación ambiental. La Habana; Centro Nacional de Seguridad Nuclear, 2004. (Maestría de Gestión Ambiental: Portador digital)

8 González Gaudiano, Edgar J., & Meira Cartea, Pablo Á. (2020). Educación para el cambio climático: ¿Educar sobre el clima o para el cambio?. *Perfiles educativos*, 42(168), 157-174. Epub 09 de marzo de 2021.
<https://doi.org/10.22201/iisue.24486167e.2020.168.59464>

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 4 de marzo de 2025.

Diputado Miguel Ángel Sánchez Rivera (rúbrica)

QUE REFORMA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, EN MATERIA DE RECONOCIMIENTO DEL GOLFO DE CALIFORNIA COMO MAR TERRITORIAL DEL ESTADO MEXICANO, A CARGO DEL DIPUTADO GUSTAVO ADOLFO DE HOYOS WALTHER, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO

Gustavo Adolfo de Hoyos Walther, diputado federal integrante de esta Sexagésima Sexta Legislatura y del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y los artículos 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a la consideración de esta soberanía, la siguiente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman el párrafo quinto del artículo 27, fracción V del 42 y artículo 48 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Exposición de Motivos

El Golfo de California, también conocido como “Mar de Cortés” o “Mar Bermejo” es una de las regiones marítimas más estratégicas de México por su ubicación geográfica, biodiversidad, recursos naturales y valor geopolítico.¹ Se trata de un cuerpo de agua semicerrado que se extiende a lo largo de los estados de Baja California, Baja California Sur, Sonora y Sinaloa. Desde tiempos prehispánicos, este espacio ha sido fundamental para el desarrollo de comunidades indígenas y, posteriormente, para el comercio colonial y la navegación en el Pacífico.² Sin embargo, su estatus jurídico actual limita el ejercicio pleno de soberanía por parte del Estado mexicano, ya que gran parte de su superficie está clasificada bajo el régimen de Zona Económica Exclusiva (ZEE) en lugar de aguas interiores.³ Esta situación impide un control absoluto sobre la navegación, la explotación de recursos y la seguridad marítima, lo que genera vulnerabilidades frente a amenazas como la pesca furtiva, la contaminación y la incursión de embarcaciones extranjeras sin restricciones.

El derecho internacional permite que ciertos cuerpos de agua sean reconocidos como bahías históricas, lo que les otorga el estatus de aguas interiores bajo el dominio exclusivo del Estado ribereño.⁴ En este contexto, la presente iniciativa busca la reclasificación del

Golfo de California como bahía histórica y mar interior, garantizando la soberanía plena de México sobre este espacio marítimo. Este reconocimiento no solo fortalecería la posición jurídica del país en materia de delimitación marítima, sino que también permitiría una gestión integral y sostenible de sus recursos, asegurando la protección ambiental de uno de los ecosistemas más importantes del mundo.⁵

Desde el punto de vista histórico, el Golfo de California ha estado bajo control exclusivo de México desde su independencia en 1821. Durante el periodo colonial, la Corona española prohibió la navegación de potencias extranjeras en la región, estableciendo un monopolio comercial a través del puerto de Acapulco y la ruta transpacífica con Asia.⁶ Con la consumación de la independencia, México heredó estos derechos y los consolidó a través de tratados como el Tratado de Guadalupe Hidalgo de 1848 y el Tratado de La Mesilla de 1853, en los cuales Estados Unidos reconoció la soberanía de México sobre la península de Baja California y sus aguas adyacentes.⁷ En el siglo XX, el Estado mexicano implementó medidas de control y regulación sobre el Golfo, como la delimitación del Alto Golfo de California como aguas interiores en 1968, estableciendo un precedente importante para su reclasificación total.⁸

Desde el punto de vista jurídico, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convemar) establece que una bahía puede ser considerada aguas interiores si su boca no supera 24 millas náuticas.⁹ Aunque el Golfo de California excede este umbral, el derecho internacional contempla una excepción para bahías históricas, siempre y cuando el Estado ribereño haya ejercido soberanía continua y efectiva sobre la región y no existan objeciones de la comunidad internacional. México cumple con estos criterios, dado que ha mantenido un régimen normativo sólido en la región a través de diversa legislación como la Ley General de Pesca y Acuicultura Sustentables, la Ley de Seguridad Nacional y la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, además de la aplicación de medidas de vigilancia marítima por parte de la Secretaría de Marina.

El precedente de las pesquerías Anglo-Noruegas de 1951 de la Corte Internacional de Justicia (CIJ) es clave para sustentar la reclasificación del Golfo de California como bahía histórica.¹⁰ En este caso, la CIJ determinó que un Estado puede delimitar sus aguas interiores si ha ejercido un control efectivo y continuo

sobre ellas, incluso si las líneas de base no cumplen con los criterios tradicionales de delimitación marítima. Noruega logró que la CIJ reconociera su reclamo porque había aplicado regulaciones estrictas sobre la pesca y navegación en la zona durante décadas, sin que ningún otro Estado presentara objeciones formales. México se encuentra en una situación similar, ya que ha implementado medidas de regulación, conservación y explotación de recursos en el Golfo de California de manera ininterrumpida, consolidando un ejercicio efectivo de soberanía.

Existen casos comparados que refuerzan la viabilidad de la reclasificación. Canadá logró el reconocimiento de la Bahía de Hudson como aguas interiores con base en su uso histórico exclusivo y la falta de navegación internacional significativa.¹¹ Australia delimitó el Golfo de Carpentaria bajo el argumento de que su uso estaba totalmente restringido a intereses nacionales.¹² Estados Unidos consolidó su soberanía sobre la Bahía de Chesapeake mediante el reconocimiento de que no era una vía de tránsito internacional.¹³ Estos precedentes demuestran que los Estados pueden reivindicar el estatus de bahía histórica si pueden probar una administración exclusiva y sostenida de la región, lo cual es el caso de México respecto al Golfo de California.

Desde la perspectiva geopolítica, la falta de control absoluto sobre el Golfo de California representa una vulnerabilidad estratégica para la política exterior de México. El presidente Donald Trump, en su primer día de mandato el 20 de enero de 2025, firmó la Orden Ejecutiva 14172, titulada “Restaurando Nombres que Honran la Grandeza Americana”, que instruye el cambio de denominación oficial del “Golfo de México” a “Golfo de América” en todos los documentos federales de Estados Unidos. Esta acción refleja una postura expansionista destinada a reforzar la influencia estadounidense en la región mediante alianzas estratégicas en los sectores energético y de transporte marítimo. Aunque este cambio de nombre es de aplicación interna en Estados Unidos y no tiene efectos jurídicos internacionales, ha generado tensiones diplomáticas y debates sobre la soberanía y la identidad regional. Ante este escenario, México debe consolidar su soberanía sobre el Golfo de California, asegurando su reconocimiento como aguas interiores y estableciendo mecanismos de defensa marítima, regulación de recursos y preservación ambiental que prevengan cualquier injerencia extranjera en la región.

Es importante mencionar que la presente iniciativa re-toma elementos de las propuestas presentadas en 1965 por el diputado Salvador Rosas Magallón, del Partido Acción Nacional (PAN), y en 2019 por la senadora Lucía Trasviña Waldenrath, del Partido Movimiento de Regeneración Nacional (Morena), quienes promovieron en su momento el reconocimiento del Golfo de California como patrimonio estratégico de la Nación.

En este sentido, la iniciativa que nos ocupa propone reformar el párrafo quinto del artículo 27, la fracción V del artículo 42 y el artículo 48 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos para incluir expresamente que el Golfo de California como parte de las aguas interiores de la Nación.

En conclusión, la reclasificación del Golfo de California como bahía histórica y mar interior es una medida jurídicamente viable, políticamente estratégica y ambientalmente necesaria. México cumple con los estándares del Derecho Internacional para justificar esta reclasificación, ya que ha ejercido soberanía efectiva sobre la región durante siglos, sin objeciones por parte de la comunidad internacional. Además, la consolidación de la soberanía sobre el Golfo fortalecerá la seguridad nacional, la protección de los recursos marítimos y la estabilidad geopolítica en la región.

A continuación, se presenta un cuadro comparativo de la propuesta de modificación de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos:

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS	
TEXTO VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
Artículo 27...	Artículo 27...
...	...
...	...
...	...
...	...
Son propiedad de la Nación las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional; las aguas marinas interiores; las de las lagunas y esteros que se comuniquen permanente o intermitentemente con el mar; las de los lagos interiores de formación natural que estén ligados directamente a corrientes constantes; las de los ríos y sus afluentes directos o indirectos, desde el punto del cauce en que se inicien las primeras aguas permanentes, intermitentes o torrenciales, hasta su desembocadura en el mar, lagos, lagunas o esteros de propiedad nacional; las de las	Son propiedad de la Nación las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional; las aguas marinas interiores, incluyendo la totalidad del Golfo de California; las de las lagunas y esteros que se comuniquen permanente o intermitentemente con el mar; las de los lagos interiores de formación natural que estén ligados directamente a corrientes constantes; las de los ríos y sus afluentes directos o indirectos, desde el punto del cauce en que se inicien las primeras aguas permanentes, intermitentes o torrenciales, hasta su desembocadura en el mar, lagos, lagunas o esteros de

corrientes constantes o intermitentes y sus afluentes directos o indirectos, cuando el cauce de aquéllas en toda su extensión o en parte de ellas, sirva de límite al territorio nacional o a dos entidades federativas, o cuando pase de una entidad federativa a otra o cruce la línea divisoria de la República; la de los lagos, lagunas o esteros cuyos vasos, zonas o riberas, estén cruzadas por líneas divisorias de dos o más entidades o entre la República y un país vecino, o cuando el límite de las riberas sirva de lindero entre dos entidades federativas o a la República con un país vecino; las de los manantiales que broten en las playas, zonas marítimas, cauces, vasos o riberas de los lagos, lagunas o esteros de propiedad nacional, y las que se extraigan de las minas; y los cauces, lechos o riberas de los lagos y corrientes interiores en la extensión que fija la ley. Las aguas del subsuelo pueden ser libremente alumbradas mediante obras artificiales y apropiarse por el dueño del terreno, pero cuando lo exija el interés público o se afecten otros aprovechamientos, el Ejecutivo Federal podrá reglamentar su	propiedad nacional; las de las corrientes constantes o intermitentes y sus afluentes directos o indirectos, cuando el cauce de aquéllas en toda su extensión o en parte de ellas, sirva de límite al territorio nacional o a dos entidades federativas, o cuando pase de una entidad federativa a otra o cruce la línea divisoria de la República; la de los lagos, lagunas o esteros cuyos vasos, zonas o riberas estén cruzadas por líneas divisorias de dos o más entidades o entre la República y un país vecino, o cuando el límite de las riberas sirva de lindero entre dos entidades federativas o a la República con un país vecino; las de los manantiales que broten en las playas, zonas marítimas, cauces, vasos o riberas de los lagos, lagunas o esteros de propiedad nacional, y las que se extraigan de las minas; y los cauces, lechos o riberas de los lagos y corrientes interiores en la extensión que fija la ley. Las aguas del subsuelo pueden ser libremente alumbradas mediante obras artificiales y apropiarse por el dueño del terreno, pero cuando lo exija el interés público o se afecten otros aprovechamientos, el
--	---

extracción y utilización y aún establecer zonas vedadas, al igual que para las demás aguas de propiedad nacional. Cualesquiera otras aguas no incluidas en la enumeración anterior, se considerarán como parte integrante de la propiedad de los terrenos por los que corran o en los que se encuentren sus depósitos, pero si se localizaren en dos o más predios, el aprovechamiento de estas aguas se considerará de utilidad pública, y quedará sujeto a las disposiciones que dicten las entidades federativas.	Ejecutivo Federal podrá reglamentar su extracción y utilización y aún establecer zonas vedadas, al igual que para las demás aguas de propiedad nacional. Cualesquiera otras aguas no incluidas en la enumeración anterior, se considerarán como parte integrante de la propiedad de los terrenos por los que corran o en los que se encuentren sus depósitos, pero si se localizaren en dos o más predios, el aprovechamiento de estas aguas se considerará de utilidad pública, y quedará sujeto a las disposiciones que dicten las entidades federativas.
...	...
Artículo 42. El territorio nacional comprende...	Artículo 42. El territorio nacional comprende...
I a IV...	I a IV...
V. Las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fija el Derecho Internacional y las marítimas interiores;	V. Las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fija el Derecho Internacional y las marítimas interiores, incluyendo la totalidad del Golfo de California.

VI...	VI...
Artículo 48. Las islas, los cayos y arrecifes de los mares adyacentes que pertenezcan al territorio nacional, la plataforma continental, los zócalos submarinos de las islas, de los cayos y arrecifes, los mares territoriales, las aguas marítimas interiores y el espacio situado sobre el territorio nacional, dependerán directamente del Gobierno de la Federación, con excepción de aquellas islas sobre las que hasta la fecha hayan ejercido jurisdicción los Estados.	Artículo 48. Las islas, los cayos y arrecifes de los mares adyacentes que pertenezcan al territorio nacional, la plataforma continental, los zócalos submarinos de las islas, de los cayos y arrecifes, los mares territoriales, el Golfo de California , las aguas marítimas interiores y el espacio situado sobre el territorio nacional, dependerán directamente del Gobierno de la Federación, con excepción de aquellas islas sobre las que hasta la fecha hayan ejercido jurisdicción los Estados.

Por lo anteriormente expuesto, someto a consideración de esta Soberanía las siguientes iniciativas con proyecto de:

Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de reconocimiento del Golfo de California como mar territorial del Estado mexicano

Primero. Se reforman el párrafo quinto del artículo 27, la fracción V del artículo 42 y el artículo 48 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para quedar como sigue:

Artículo 27. ...

....

Son propiedad de la Nación las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional; las aguas marinas interiores, incluyendo **la totalidad del Golfo de California**; las de las lagunas y esteros que se comuniquen permanente o intermitentemente con el mar; las de los lagos interiores de formación natural que estén ligados directamente a corrientes constantes; las de los ríos y sus afluentes directos o indirectos, desde el punto del cauce en que se inicien las primeras aguas permanentes, intermitentes o torrenciales, hasta su desembocadura en el mar, lagos, lagunas o esteros de propiedad nacional; las de las

corrientes constantes o intermitentes y sus afluentes directos o indirectos, cuando el cauce de aquéllas en toda su extensión o en parte de ellas, sirva de límite al territorio nacional o a dos entidades federativas, o cuando pase de una entidad federativa a otra o cruce la línea divisoria de la República; la de los lagos, lagunas o esteros cuyos vasos, zonas o riberas estén cruzadas por líneas divisorias de dos o más entidades o entre la República y un país vecino, o cuando el límite de las riberas sirva de lindero entre dos entidades federativas o a la República con un país vecino; las de los manantiales que broten en las playas, zonas marítimas, cauces, vasos o riberas de los lagos, lagunas o esteros de propiedad nacional, y las que se extraigan de las minas; y los cauces, lechos o riberas de los lagos y corrientes interiores en la extensión que fija la ley. Las aguas del subsuelo pueden ser libremente alumbradas mediante obras artificiales y apropiarse por el dueño del terreno, pero cuando lo exija el interés público o se afecten otros aprovechamientos, el Ejecutivo Federal podrá reglamentar su extracción y utilización y aún establecer zonas vedadas, al igual que para las demás aguas de propiedad nacional. Cualesquiera otras aguas no incluidas en la enumeración anterior, se considerarán como parte integrante de la propiedad de los terrenos por los que corran o en los que se encuentren sus depósitos, pero si se localizaren en dos o más predios, el aprovechamiento de estas aguas se considerará de utilidad pública, y quedará sujeto a las disposiciones que dicten las entidades federativas.

...
 ...
 ...

Artículo 42. El territorio nacional comprende...

I a IV...

V. Las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fija el Derecho Internacional, y las marítimas interiores, **incluyendo la totalidad del Golfo de California.**

VI...

Artículo 48. Las islas, los cayos y arrecifes de los mares adyacentes que pertenezcan al territorio nacional,

la plataforma continental, los zócalos submarinos de las islas, de los cayos y arrecifes, los mares territoriales, **el Golfo de California**, las aguas marítimas interiores y el espacio situado sobre el territorio nacional, dependerán directamente del Gobierno de la Federación, con excepción de aquellas islas sobre las que hasta la fecha hayan ejercido jurisdicción los Estados.

Transitorios

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

Segundo. El Ejecutivo federal, a través de la Secretaría de Relaciones Exteriores, contará con un plazo de 90 días naturales para notificar a la Organización de las Naciones Unidas, a la Organización Marítima Internacional, al Grupo de Expertos de las Naciones Unidas en Nombres Geográficos, así como a cualquier otra autoridad internacional o regional que considere pertinente, la reclasificación del Golfo de California como aguas interiores del Estado mexicano, conforme a los principios del derecho internacional público.

Tercero. El Congreso de la Unión contará con un plazo de 365 días naturales para armonizar el marco normativo de las leyes secundarias y reglamentos aplicables en materia de navegación, seguridad marítima, pesca y conservación ambiental, en congruencia con la presente reforma.

Cuarto. Para efectos de seguridad jurídica y previsión cartográfica, todas las referencias normativas, administrativas y técnicas en las que se haya hecho mención al “Mar Bermejo” o “Mar de Cortés”, o cualquier otra denominación histórica del Golfo de California, en tratados, leyes, reglamentos, normas oficiales mexicanas y demás disposiciones de carácter general, deberán entenderse referidas a la nueva denominación oficial del Golfo de California como mar territorial y aguas interiores del Estado Mexicano, conforme a lo dispuesto en el presente decreto.

Notas

1 Ramírez, F. (2020). El Mar de Cortés: Biodiversidad, conservación y soberanía nacional. México: El Colegio de México.

2 González, A. (2018). Historia geopolítica del Golfo de California: Su importancia estratégica en la evolución territorial de México. Universidad Autónoma de Baja California.

3 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, art. 55

4 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, art. 10.

5 UNESCO. (2015). Declaración del Golfo de California como Patrimonio Mundial de la Humanidad. Informe del Comité de Patrimonio Natural de la UNESCO.

6 López-Portillo, J. (2010). El comercio transpacífico y la soberanía del Golfo de California en el siglo XIX. *Revista Mexicana de Estudios Marítimos*, 7(2), 45-72.

7 Díaz, J. M. (1995). México y su relación territorial con Estados Unidos: Análisis de los tratados de Guadalupe Hidalgo y La Mesilla. UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas.

8 Diario Oficial de la Federación. (1968). Decreto de delimitación del Alto Golfo de California como aguas interiores. Publicado el 30 de junio de 1968.

9 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, art. 10.

10 Corte Internacional de Justicia. (1951). Caso de las Pesquerías Anglo-Noruegas (Reino Unido v. Noruega). Fallo del 18 de diciembre de 1951.

11 Gautreau, P. (2016). Hudson Bay and Its Status as Internal Waters: A Legal and Historical Review. *Canadian Maritime Law Review*, 23(4), 134-159.

12 Australian Maritime Boundaries Review. (2012). Delimitation of the Gulf of Carpentaria as Internal Waters. Canberra: Australian Government.

13 Supreme Court of the United States. (2003). *Commonwealth of Virginia v. Maryland*, 540 U.S. 56.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 4 de marzo de 2025.

Diputado Gustavo Adolfo de Hoyos Walther (rúbrica)

QUE REFORMA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY FEDERAL DEL MAR, EN MATERIA DE RECONOCIMIENTO DEL GOLFO DE CALIFORNIA COMO MAR TERRITORIAL DEL ESTADO MEXICANO, A CARGO DEL DIPUTADO GUSTAVO ADOLFO DE HOYOS WALTHER, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO

Gustavo Adolfo de Hoyos Walther, diputado federal integrante de esta Sexagésima Sexta Legislatura y del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y los artículos 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a la consideración de esta soberanía, la siguiente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el inciso b) del artículo 3 y la fracción I del artículo 36 de la Ley Federal del Mar, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

El Golfo de California, también conocido como “Mar de Cortés” o “Mar Bermejo” es una de las regiones marítimas más estratégicas de México por su ubicación geográfica, biodiversidad, recursos naturales y valor geopolítico.¹ Se trata de un cuerpo de agua semicerrado que se extiende a lo largo de los estados de Baja California, Baja California Sur, Sonora y Sinaloa. Desde tiempos prehispánicos, este espacio ha sido fundamental para el desarrollo de comunidades indígenas y, posteriormente, para el comercio colonial y la navegación en el Pacífico.² Sin embargo, su estatus jurídico actual limita el ejercicio pleno de soberanía por parte del Estado mexicano, ya que gran parte de su superficie está clasificada bajo el régimen de Zona Económica Exclusiva (ZEE) en lugar de aguas interiores.³ Esta situación impide un control absoluto sobre la navegación, la explotación de recursos y la seguridad marítima, lo que genera vulnerabilidades frente a amenazas como la pesca furtiva, la contaminación y la incursión de embarcaciones extranjeras sin restricciones.

El derecho internacional permite que ciertos cuerpos de agua sean reconocidos como bahías históricas, lo que les otorga el estatus de aguas interiores bajo el dominio exclusivo del Estado ribereño.⁴ En este contexto, la presente iniciativa busca la reclasificación del Golfo de California como bahía histórica y mar inte-

rior, garantizando la soberanía plena de México sobre este espacio marítimo. Este reconocimiento no solo fortalecería la posición jurídica del país en materia de delimitación marítima, sino que también permitiría una gestión integral y sostenible de sus recursos, asegurando la protección ambiental de uno de los ecosistemas más importantes del mundo.⁵

Desde el punto de vista histórico, el Golfo de California ha estado bajo control exclusivo de México desde su independencia en 1821. Durante el periodo colonial, la Corona española prohibió la navegación de potencias extranjeras en la región, estableciendo un monopolio comercial a través del puerto de Acapulco y la ruta transpacífica con Asia.⁶ Con la consumación de la independencia, México heredó estos derechos y los consolidó a través de tratados como el Tratado de Guadalupe Hidalgo de 1848 y el Tratado de La Mesilla de 1853, en los cuales Estados Unidos reconoció la soberanía de México sobre la península de Baja California y sus aguas adyacentes.⁷ En el siglo XX, el Estado mexicano implementó medidas de control y regulación sobre el Golfo, como la delimitación del Alto Golfo de California como aguas interiores en 1968, estableciendo un precedente importante para su reclasificación total.⁸

Desde el punto de vista jurídico, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convenio) establece que una bahía puede ser considerada aguas interiores si su boca no supera 24 millas náuticas.⁹ Aunque el Golfo de California excede este umbral, el derecho internacional contempla una excepción para bahías históricas, siempre y cuando el Estado ribereño haya ejercido soberanía continua y efectiva sobre la región y no existan objeciones de la comunidad internacional. México cumple con estos criterios, dado que ha mantenido un régimen normativo sólido en la región a través de diversa legislación como la Ley General de Pesca y Acuicultura Sustentables, la Ley de Seguridad Nacional y la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, además de la aplicación de medidas de vigilancia marítima por parte de la Secretaría de Marina.

El precedente de las pesquerías Anglo-Noruegas de 1951 de la Corte Internacional de Justicia (CIJ) es clave para sustentar la reclasificación del Golfo de California como bahía histórica.¹⁰ En este caso, la CIJ determinó que un Estado puede delimitar sus aguas

interiores si ha ejercido un control efectivo y continuo sobre ellas, incluso si las líneas de base no cumplen con los criterios tradicionales de delimitación marítima. Noruega logró que la CIJ reconociera su reclamo porque había aplicado regulaciones estrictas sobre la pesca y navegación en la zona durante décadas, sin que ningún otro Estado presentara objeciones formales. México se encuentra en una situación similar, ya que ha implementado medidas de regulación, conservación y explotación de recursos en el Golfo de California de manera ininterrumpida, consolidando un ejercicio efectivo de soberanía.

Existen casos comparados que refuerzan la viabilidad de la reclasificación. Canadá logró el reconocimiento de la Bahía de Hudson como aguas interiores con base en su uso histórico exclusivo y la falta de navegación internacional significativa.¹¹ Australia delimitó el Golfo de Carpentaria bajo el argumento de que su uso estaba totalmente restringido a intereses nacionales.¹² Estados Unidos consolidó su soberanía sobre la Bahía de Chesapeake mediante el reconocimiento de que no era una vía de tránsito internacional.¹³ Estos precedentes demuestran que los Estados pueden reivindicar el estatus de bahía histórica si pueden probar una administración exclusiva y sostenida de la región, lo cual es el caso de México respecto al Golfo de California.

Desde la perspectiva geopolítica, la falta de control absoluto sobre el Golfo de California representa una vulnerabilidad estratégica para la política exterior de México. El presidente Donald Trump, en su primer día de mandato el 20 de enero de 2025, firmó la Orden Ejecutiva 14172, titulada “Restaurando Nombres que Honran la Grandeza Americana”, que instruye el cambio de denominación oficial del “Golfo de México” a “Golfo de América” en todos los documentos federales de Estados Unidos. Esta acción refleja una postura expansionista destinada a reforzar la influencia estadounidense en la región mediante alianzas estratégicas en los sectores energético y de transporte marítimo. Aunque este cambio de nombre es de aplicación interna en Estados Unidos y no tiene efectos jurídicos internacionales, ha generado tensiones diplomáticas y debates sobre la soberanía y la identidad regional. Ante este escenario, México debe consolidar su soberanía sobre el Golfo de California, asegurando su reconocimiento como aguas interiores y estableciendo mecanismos de defensa marítima, regulación de recursos y preservación ambiental que prevengan cualquier injerencia extranjera en la región.

Es importante mencionar que la presente iniciativa retoma elementos de las propuestas presentadas en 1965 por el Diputado Salvador Rosas Magallón, del Partido Acción Nacional (PAN), y en 2019 por la Senadora Lucía Trasviña Waldenrath, del Partido Movimiento de Regeneración Nacional (MORENA), quienes promovieron en su momento el reconocimiento del Golfo de California como patrimonio estratégico de la Nación.

En este sentido, la iniciativa que nos ocupa propone reformar los artículos 3 y 36 de la Ley Federal del Mar para establecer que el Golfo de California será considerado dentro de la categoría de Aguas Marinas Interiores, garantizando la plena jurisdicción del Estado sobre sus recursos y su administración.

En conclusión, la reclasificación del Golfo de California como bahía histórica y mar interior es una medida jurídicamente viable, políticamente estratégica y ambientalmente necesaria. México cumple con los estándares del Derecho Internacional para justificar esta reclasificación, ya que ha ejercido soberanía efectiva sobre la región durante siglos, sin objeciones por parte de la comunidad internacional. Además, la consolidación de la soberanía sobre el Golfo fortalecerá la seguridad nacional, la protección de los recursos marítimos y la estabilidad geopolítica en la región.

A continuación, se presenta un cuadro comparativo de la propuesta de modificación de la Ley Federal del Mar:

LEY FEDERAL DEL MAR	
TEXTO VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
ARTICULO 3o.- Las zonas marinas mexicanas son...	ARTICULO 3o.- Las zonas marinas mexicanas son...
a)...	a)...
b) Las Aguas Marinas Interiores	b) Las Aguas Marinas Interiores, incluyendo el Golfo de California en su totalidad.
c) a f)...	c) a f)...
ARTICULO 36...	ARTICULO 36...
I. La parte norte del Golfo de California.	I. La totalidad del Golfo de California.
II a V...	II a V...

Por lo anteriormente expuesto, someto a consideración de esta Soberanía las siguientes iniciativas con proyecto de

Decreto por el que se reforma el inciso b) del artículo 3 y la fracción I del artículo 36 de la Ley Federal del Mar, en materia de reconocimiento del Golfo de California como mar territorial del Estado mexicano

Único. Se **reforman** el inciso b) del artículo 3 y la fracción I del artículo 36 de la Ley Federal del Mar, para quedar como sigue:

Artículo 30. Las zonas marinas mexicanas son...

a) ...

b) Las Aguas Marinas Interiores, **incluyendo el Golfo de California en su totalidad.**

c) a f) ...

...

Artículo 36. ...

I. La **totalidad del Golfo de California.**

II a V...

Transitorios

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

Segundo. Para efectos de seguridad jurídica y previsión cartográfica, todas las referencias normativas, administrativas y técnicas en las que se haya hecho mención al “Mar Bermejo” o “Mar de Cortés”, o cualquier otra denominación histórica del Golfo de California, en tratados, leyes, reglamentos, normas oficiales mexicanas y demás disposiciones de carácter general, deberán entenderse referidas a la nueva denominación oficial del Golfo de California como mar territorial y aguas interiores del Estado Mexicano, conforme a lo dispuesto en el presente decreto.

Notas

1 Ramírez, F. (2020). El Mar de Cortés: Biodiversidad, conservación y soberanía nacional. México: El Colegio de México.

2 González, A. (2018). Historia geopolítica del Golfo de California: Su importancia estratégica en la evolución territorial de México. Universidad Autónoma de Baja California.

3 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, art. 55

4 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, art. 10.

5 UNESCO. (2015). Declaración del Golfo de California como Patrimonio Mundial de la Humanidad. Informe del Comité de Patrimonio Natural de la UNESCO.

6 López-Portillo, J. (2010). El comercio transpacífico y la soberanía del Golfo de California en el siglo XIX. *Revista Mexicana de Estudios Marítimos*, 7(2), 45-72.

7 Díaz, J. M. (1995). México y su relación territorial con Estados Unidos: Análisis de los tratados de Guadalupe Hidalgo y La Mesilla. UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas.

8 Diario Oficial de la Federación. (1968). Decreto de delimitación del Alto Golfo de California como aguas interiores. Publicado el 30 de junio de 1968.

9 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, art. 10.

10 Corte Internacional de Justicia. (1951). Caso de las Pesquerías Anglo-Noruegas (Reino Unido v. Noruega). Fallo del 18 de diciembre de 1951.

11 Gautreau, P. (2016). Hudson Bay and Its Status as Internal Waters: A Legal and Historical Review. *Canadian Maritime Law Review*, 23(4), 134-159.

12 Australian Maritime Boundaries Review. (2012). Delimitation of the Gulf of Carpentaria as Internal Waters. Canberra: Australian Government.

13 Supreme Court of the United States. (2003). *Commonwealth of Virginia v. Maryland*, 540 U.S. 56.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 4 de marzo de 2025.

Diputado Gustavo Adolfo de Hoyos Walther (rúbrica)

Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, LXVI Legislatura**Junta de Coordinación Política**

Diputados: Ricardo Monreal Ávila, presidente; José Elías Lixa Abimerhi, PAN; Carlos Alberto Puente Salas, PVEM; Reginaldo Sandoval Flores, PT; Rubén Ignacio Moreira Valdez, PRI; Ivonne Aracely Ortega Pacheco, MOVIMIENTO CIUDADANO.

Mesa Directiva

Diputados: Sergio Carlos Gutiérrez Luna, presidente; vicepresidentes, María de los Dolores Padierna Luna, MORENA; Kenia López Rabadán, PAN; María del Carmen Pinete Vargas, PVEM; secretarios, Julieta Villalpando Riquelme, MORENA; Alan Sahir Márquez Becerra, PAN; Nayeli Arlen Fernández Cruz, PVEM; José Luis Montalvo Luna, PT; Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel, PRI; Laura Iraís Ballesteros Mancilla, MOVIMIENTO CIUDADANO.

Secretaría General**Secretaría de Servicios Parlamentarios****Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados**

Director: Juan Luis Concheiro Bórquez, **Edición:** Casimiro Femat Saldívar, Ricardo Águila Sánchez, Antonio Mariscal Pioquinto.

Apoyo Documental: Dirección General de Proceso Legislativo. **Domicilio:** Avenida Congreso de la Unión, número 66, edificio E, cuarto nivel, Palacio Legislativo de San Lázaro, colonia El Parque, CP 15969. Teléfono: 5036 0000, extensión 54046. **Dirección electrónica:** <http://gaceta.diputados.gob.mx/>