

CONTENIDO

Proposiciones

- 2** Con punto de acuerdo, para exhortar a la SSPC a fortalecer las estrategias y verificación en los puntos de control, a efecto de identificar y combatir retenes falsos, a cargo de la diputada Blanca Leticia Gutiérrez Garza, del Grupo Parlamentario del PAN
- 6** Con punto de acuerdo, para exhortar a diversas autoridades a implementar programas de movilidad fronteriza y crear la infraestructura necesaria para el ordenamiento del autotransporte de carga pesada en los cruces internacionales de Tamaulipas y de la frontera norte del país, a cargo de la diputada Blanca Leticia Gutiérrez Garza, del Grupo Parlamentario del PAN
- 7** Con punto de acuerdo, para exhortar a la SHCP a realizar la redirección del recurso presupuestario subejercido por los ejecutores del gasto al fondo de aportaciones para la infraestructura social correspondiente al Ramo 33, a cargo de la diputada Carmen Rocío González Alonso, del Grupo Parlamentario del PAN

Anexo III-2

Miércoles 24 de septiembre

Proposiciones

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A LA SSPC A FORTALECER LAS ESTRATEGIAS Y VERIFICACIÓN EN LOS PUNTOS DE CONTROL, A EFECTO DE IDENTIFICAR Y COMBATIR RETENES FALSOS, A CARGO DE LA DIPUTADA BLANCA LETICIA GUTIÉRREZ GARZA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

La suscrita **diputada Blanca Leticia Gutiérrez Garza** y suscrita por las y los diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de la LXVI Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71 fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I; 79, numerales 1, fracción II, y 2 del Reglamento de la Cámara de Diputados, sometemos a consideración de esta Honorable asamblea la siguiente proposición con punto de acuerdo, por el que se exhorta respetuosamente al Gobierno federal, a través de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana a fortalecer las estrategias de control y verificación en los puntos de control, a efecto de identificar y combatir retenes falsos, al tenor de las siguientes

Consideraciones

México, un país con una vasta red de carreteras, enfrenta un desafío persistente y preocupante: la inseguridad en las carreteras. A pesar de los esfuerzos de las autoridades para abordar este problema, los incidentes de robo, secuestro y otros actos delictivos siguen siendo una amenaza constante para los viajeros y el comercio en el país. Este artículo analizará la situación de la inseguridad en las carreteras de México, sus causas y algunas posibles soluciones.

La violencia en las carreteras de México fue una constante durante 2024, dejando una estela de robos, asaltos y pérdidas para el sector transportista. Según datos de la Asociación Mexicana de Empresas de Seguridad Privada e Industria Satelital (Amesis), tan solo en los primeros seis meses del año se contabilizaron 203 robos en autopistas del país.

Entre las entidades más afectadas destacaron Ciudad de México, Estado de México, Puebla, Jalisco y Guanajuato. Los tractocamiones más robados transporta-

ban productos como abarrotes, vinos, licores, refacciones de autos, electrodomésticos y gas, de acuerdo con reportes de empresarios.

La inseguridad en las carreteras de México tiene un impacto significativo en la sociedad y la economía del país. Los secuestros y robos no solo amenazan la vida y el bienestar de los ciudadanos, sino que también afectan negativamente el comercio y el turismo, lo que repercute en la economía nacional.

Uno de los pilares en la regulación de la seguridad vial en México es la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF), el 17 de mayo de 2022. Es una ley de observancia general en todo el territorio nacional, y tiene como objetivo garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

La misma ley establece el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, encargada de coordinar las acciones entre los diferentes niveles de gobierno y la sociedad civil, para implementar políticas públicas, planes, programas y normas en materia de movilidad. Este sistema busca mejorar la forma en que se desplazan las personas y disminuir la violencia y las muertes por siniestros de tránsito. Además, contempla medidas mínimas para transitar en todo el país, como los límites de alcohol, el uso de cinturón de seguridad para salvaguardar la vida de los pasajeros a bordo de los vehículos, así como el adecuado acatamiento de los límites de velocidad establecidos para cada tipo de vialidad.

La Estrategia Nacional de Seguridad Pública para prevenir el robo a transportistas ha sido implementada con la intención de disminuir los índices de robos en este sector. Sin embargo, es fundamental que se continúen evaluando y mejorando las medidas implementadas para lograr resultados óptimos. La colaboración entre las autoridades, los transportistas y la ciudadanía jugará un papel crucial en el éxito de esta estrategia.

La implementación de la Estrategia Nacional de Seguridad Pública contra el robo a transportistas presenta una serie de desafíos que deben ser abordados de manera efectiva. Uno de los principales desafíos radica en la coordinación y colaboración entre las diferentes instituciones gubernamentales y los actores involucrados

en la cadena de suministro. Es fundamental establecer una comunicación fluida y eficiente para poder compartir información valiosa y tomar decisiones conjuntas.

Otro desafío importante es la capacidad de respuesta y reacción ante los incidentes de robo. La prevención es fundamental, pero también es necesario contar con mecanismos de respuesta rápida y efectiva para minimizar los daños y ofrecer apoyo a los transportistas afectados. Esto requiere de una mayor inversión en tecnología y recursos humanos, así como una mayor capacitación y formación de los funcionarios encargados de la seguridad.

De acuerdo con el Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública en 2023 se registraron 9 mil 181 robos a transportistas del fuero común, de los cuales 7 mil 862 fueron con violencia y mil 319 sin violencia; cifra mayor a los robos de 7 mil 989 del 2022.

Según la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga (Canacar), en 2023 ocurrieron 13 mil 848 asaltos en las carreteras mexicanas, lo cual indica un incremento de 4.6 por ciento. La gran mayoría (86 por ciento) se dieron con violencia hacia los choferes, 150 de los cuales fueron asesinados.

Los conductores, al creer que se trata de un control legítimo, detienen su marcha y se vuelven vulnerables a los ataques.

Causas de la inseguridad en las carreteras:

1. **Problemas socioeconómicos:** La desigualdad económica, la falta de oportunidades laborales y la pobreza en algunas regiones del país pueden contribuir a que los individuos recurran a la delincuencia como medio de supervivencia.

2. **Presencia del crimen organizado:** México es un importante centro de operaciones para varios cárteles de la droga, lo que lleva a un aumento de la violencia y la inseguridad en las carreteras, ya que estas rutas son fundamentales para el transporte de drogas y otras mercancías ilegales.

3. **Corrupción policial:** La corrupción en las fuerzas de seguridad puede permitir que los delincuen-

tes operen con impunidad en las carreteras, lo que hace que los viajeros sean más vulnerables a los robos y secuestros.

4. **Falta de recursos y capacidades:** Las autoridades a veces carecen de los recursos y la capacidad necesarios para garantizar la seguridad en todas las carreteras, especialmente en zonas remota

Posibles soluciones:

• **Mayor presencia policial:** Aumentar la presencia policial en las carreteras y mejorar la formación y el equipamiento de las fuerzas de seguridad para combatir la delincuencia.

• **Fomento del desarrollo económico:** Invertir en programas de desarrollo económico en áreas marginadas para reducir la necesidad de recurrir a la delincuencia como medio de vida.

• **Cooperación internacional:** Continuar cooperando con otros países para abordar el problema del tráfico de drogas y dismantelar las redes de crimen organizado.

• **Tecnología y vigilancia:** Utilizar la tecnología, como cámaras de vigilancia y sistemas de seguimiento, para mejorar la seguridad en las carreteras.

• **Educación y concienciación:** Fomentar la educación y la concienciación

Las 7 carreteras más inseguras de México

1. Puebla-Córdoba

Es la carretera número 150D con 22 denuncias de robos, siendo la más peligrosa de la red en el país.

2. Autopista Matehuala – Monterrey

Al ser un recorrido monótono y sin curvas, es probable que los conductores sean víctimas del sueño y pierdan el control de su auto. Además de robos en el camino.

3. Ciudad de Morelia-Puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán

Conocida como Autopista Siglo XXI, el municipio de Taretan es el que concentra el mayor número de robos.

4. Autopista México – Cuernavaca

Además de ser una de las carreteras con más accidentes provocados por el exceso de velocidad. La Autopista México-Cuernavaca, se suma como una de las más inseguras en México.

5. Urracas-Matamoros-Reynosa

Los municipios de Reynosa y San Fernando son los más inseguros del estado.

6. Querétaro-Irapuato

Sin duda, el transporte de carga (trailers) sufren diariamente asaltos a mano armada.

7. Carretera federal Toluca – México

Además de cobrar la vida de cientos de conductores al año por los accidentes. La México-Toluca se ha convertido en un blanco de los asaltantes.

Es urgente que las autoridades implementen operativos efectivos en carreteras, con patrullajes constantes y puntos de control estratégicos. La Guardia Nacional debe recuperar la confianza de la ciudadanía a través de acciones concretas y efectivas.

La inseguridad en las rutas de carga está dejando un déficit de más de 50 mil chóferes en México, lo que podría generar desabasto de productos y un colapso logístico si no se implementan medidas efectivas de protección.

La Federación Mexicana de Transportistas A.C. (Fematrac) ha señalado que la Guardia Nacional no cuenta con el equipo ni el personal suficiente para garantizar la seguridad en las carreteras. Además, se ha denunciado la infiltración de delincuentes en las corporaciones policíacas locales, lo que agrava la situación.

La continua presencia de grupos criminales a lo largo de algunas de las carreteras de México, especialmente en el asediado noreste, se ha convertido en una prueba

de fuego para evaluar el grado de control que el estado realmente ejerce sobre ciertos lugares del país.

México desde que se intensificó la violencia relacionada con los carteles, a partir de 2008. Hombres armados vinculados a los carteles operan puestos de control improvisados o retienen automóviles como parte de sus esfuerzos por controlar el territorio. Los criminales operan en la noche o en pleno día, a veces vestidos de civil y en ocasiones en atuendo militar.

En muchos casos, los grupos criminales simplemente quieren saber quién está pasando a través de la zona. Piden papeles o verifican los camiones. En otros lugares, quieren cobrarle a la gente el derecho al paso. En el peor de los casos, ellos están buscando robar vehículos o secuestrar a los pasajeros.

En los últimos años, ha habido un aumento en el número de asaltos en carreteras y es que, falsos retenes y otros métodos delictivos ponen en **riesgo la seguridad de los conductores y pasajeros, exponiéndolos a robos, secuestros y otras amenazas.**

Por su parte, los tres niveles de gobierno han puesto en marcha diferentes estrategias con el fin de disminuir los niveles de delincuencia, prueba de ello los retenes o también llamados en términos oficiales como Punto de Control, refiriéndose a una medida de seguridad e inspección que establece un cuerpo de seguridad de Estado, con el fin de establecer un control y flujo de ciudadanos. Se justifican bajo la obligación que tiene el Estado de vigilar el cumplimiento de la normatividad vigente en una materia determinada. Ejemplos de puntos de control: puntos de control relacionados con la reglamentación vial (alcoholímetro, radar de velocidad) retenes en contextos de crimen organizado o tráfico de armas.

Debido al objetivo de los puntos de control, no se notifica al público las fechas o los puntos de ubicación, por tanto, suelen sus posiciones geográficas son irregulares. Se justifican en mayor medida en contextos identifica dos por corporaciones policiales o fuerzas armadas como hostiles, es decir, zonas de alto grado de conflictividad o con presencia de delincuencia organizada.

Sin embargo, que pasa cuando estos puntos de control no son operados por instituciones o elementos oficia-

les del estado, a efecto de lo anterior, los falsos retenes son una de las estrategias más utilizadas por los delinquentes para asaltar a los automovilistas. En estos retenes, los asaltantes se hacen pasar por autoridades policiales o de tránsito, utilizando uniformes falsos, conos de seguridad y vehículos con luces muy fuertes., ante esto, los conductores, al creer que se trata de un control legítimo, detienen su marcha y se vuelven vulnerables a los ataques.

Los puestos de control de los carteles son también un fuerte insulto para el gobierno mexicano. El control de las principales carreteras es una parte esencial de tener el monopolio del uso de la fuerza, y el buen funcionamiento de un Estado depende del acceso a todo el territorio nacional para proporcionar los servicios básicos

Por tal motivo uno de los principales desafíos en materia de seguridad es el fortalecimiento institucional, es evidente en cuanto a la necesidad de establecer una ruta para que opere efectivamente el Sistema Nacional de Seguridad Pública y con ello se fortalezcan las policías locales, así como todas las instancias relacionadas con la seguridad, desde la prevención del delito hasta la procuración de justicia. Lo anterior, para garantizar la capacidad de las instituciones civiles sobre los temas civiles, como es la seguridad pública.

Canacar, estima que cerca del 10% de la flota vehicular en el país (se tienen registradas 580,035 unidades) se encuentra detenida por la falta de choferes; inseguridad en carreteras. Para reducir el déficit de conductores en el autotransporte de carga en México, que asciende 54,000 operadores y que representa un incremento de 30% en el último año.

Dentro de la Estrategia Nacional de Seguridad Pública se deben contemplar acciones como el aumento de la presencia policial en las zonas con mayor incidencia de robos a transportistas, así como la mejora de la infraestructura y tecnología de vigilancia en las carreteras. Además, es fundamental fomentar la coordinación entre las autoridades y las empresas del sector para compartir información y desarrollar estrategias conjuntas de seguridad.

Con el fin de enfrentar de manera efectiva el robo a transportistas, es necesario que las autoridades realicen un seguimiento cercano de las estadísticas y pa-

trones delictivos, con el objetivo de anticiparse a los posibles incidentes y tomar medidas preventivas. Asimismo, es fundamental que las empresas y los transportistas mantengan una constante actualización de sus protocolos de seguridad y capacitación de su personal. Además, es necesario abordar el problema desde su raíz, enfocándose en las causas subyacentes del robo a transportistas. Esto implica trabajar en la mejora de las condiciones sociales y económicas de las zonas más vulnerables, así como en la desarticulación de las redes criminales dedicadas a este tipo de delito. La implementación de programas de desarrollo económico, educación y empleo en estas áreas puede contribuir a reducir los índices de robo y mejorar la seguridad en general.

En conclusión, solo a través de una estrategia integral y coordinada se podrá reducir el robo a transportistas y garantizar la seguridad de las mercancías y trabajadores del sector.

Por lo anteriormente expuesto, una servidora junto con las y los diputados del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, sometemos a consideración de esta Honorable asamblea la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Primero.- La Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente al Gobierno Federal, a través de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana a fortalecer las estrategias de control y verificación en los Puntos de Control, a efecto de identificar y combatir los retenes falsos y reforzar los operativos de vigilancia en las carreteras.

Segundo.- La Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente al Gobierno Federal y a los 32 titulares del Poder Ejecutivo de las entidades federativas a fomentar la coordinación entre autoridades para compartir información y desarrollar estrategias conjuntas de seguridad, para las carreteras del país.

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 24 de septiembre de 2025

Diputada Blanca Leticia Gutiérrez Garza (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A DIVERSAS AUTORIDADES A IMPLEMENTAR PROGRAMAS DE MOVILIDAD FRONTERIZA Y CREAR LA INFRAESTRUCTURA NECESARIA PARA EL ORDENAMIENTO DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA PESADA EN LOS CRUCES INTERNACIONALES DE TAMAUlipas Y DE LA FRONTERA NORTE DEL PAÍS, A CARGO DE LA DIPUTADA BLANCA LETICIA GUTIÉRREZ GARZA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

La suscrita **diputada Blanca Leticia Gutiérrez Garza** y los integrantes del Grupo Parlamentario de Acción Nacional de la LXVI Legislatura del H. Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 6, numeral 1, fracción I y 79, numeral 1, fracción II, y numeral 2, fracciones I y II, del Reglamento de la Cámara de Diputados y demás disposiciones aplicables, someto a consideración de esta Honorable asamblea la presente proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta a diversas autoridades federales y estatales a implementar programas de movilidad fronteriza y crear la infraestructura necesaria para el ordenamiento del autotransporte de carga pesada en los cruces internacionales de Tamaulipas y de la frontera norte del país.

Consideraciones

En los municipios fronterizos del norte del país, particularmente en **Reynosa, Tamaulipas**, la problemática del tránsito desorganizado del transporte de carga pesada en las inmediaciones de los puentes internacionales ha alcanzado niveles críticos que generan altos costos económicos, sociales y urbanos.

De acuerdo con estimaciones de cámaras empresariales y organismos transportistas:

- Las filas de transporte de carga en puentes fronterizos alcanzan hasta **8 kilómetros de longitud** con tiempos de espera de entre **5 y 8 horas**, lo que representa pérdidas estimadas en **1.5 a 2 millones de dólares diarios** por retrasos logísticos y costos adicionales de operación.
- El **sector maquilador y exportador** de la región pierde competitividad al incumplir ventanas de entrega en los Estados Unidos, afectando cadenas de suministro globales.
- Para los **transportistas y operadores**, los retrasos implican jornadas de trabajo extendidas sin condi-

ciones dignas de espera, mayor consumo de combustible y costos extraordinarios por mantenimiento de las unidades.

- En materia de **movilidad urbana**, el tránsito pesado bloquea avenidas principales, provoca congestiones en accesos a colonias y centros de trabajo, y afecta directamente la movilidad de más de **500 mil habitantes** en Reynosa y áreas colindantes.
- En el ámbito de **seguridad vial**, se incrementa el riesgo de accidentes por el cruce de tráileres en vialidades locales, lo que ha derivado en un aumento de percances con víctimas mortales y lesionados en la zona metropolitana.
- La infraestructura urbana, no diseñada para soportar la carga constante de vehículos pesados, presenta un deterioro acelerado, obligando a **gastos municipales y estatales adicionales** en reparación de pavimentos y vialidades.

Esta situación no solo afecta la vida diaria de la población fronteriza, sino que impacta directamente a la economía nacional. Más del **40% del comercio terrestre entre México y Estados Unidos de América cruza por los puentes de Tamaulipas**, y cualquier retraso tiene consecuencias macroeconómicas.

No es óbice mencionar que de acuerdo con datos de la Agencia Nacional de Aduanas de México (ANAM), en 2024 la recaudación aduanera alcanzó 1.2 billones de pesos y en 2025 a mayo ya se registraban más de 593 mil millones de pesos y continúa al alza. Lo que sustenta el crecimiento e importancia de atender las problemáticas que de este tema deriven, generando mejoras logísticas, tecnológicas y de infraestructura aduanera para el tránsito pesado.

Proyecciones y beneficios de atender esta problemática

La implementación de **programas integrales de movilidad fronteriza**, con infraestructura de confinamiento y sistemas tecnológicos de gestión en tiempo real, puede generar beneficios medibles:

- **Reducción de hasta 30% en los tiempos de espera** en cruces internacionales durante los primeros 12 meses de operación.

- **Disminución de filas vehiculares en más de 3 km**, lo que liberaría vialidades urbanas y mejoraría la movilidad de los habitantes de Reynosa y ciudades vecinas.
- **Ahorros anuales de hasta 600 millones de dólares** en costos logísticos para transportistas y empresas exportadoras, según cálculos de organismos privados.
- **Mejora en la seguridad vial urbana**, con una reducción estimada de accidentes vinculados al transporte pesado en accesos fronterizos en al menos 25%.
- **Fortalecimiento de la competitividad nacional**, al agilizar el comercio exterior y garantizar la continuidad de las cadenas de suministro.
- **Mayor bienestar social**, al disminuir la contaminación, el ruido, y mejorar la calidad de vida de las familias fronterizas que hoy conviven diariamente con los bloqueos y riesgos del transporte pesado.

Por lo anterior, resulta de la más alta prioridad que el Gobierno federal, a través de la ANAM, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) y la Guardia Nacional, en coordinación con el Gobierno de Tamaulipas y los municipios fronterizos, implementen programas integrales de movilidad fronteriza y desarrollen la infraestructura logística necesaria, en tal virtud, me permito proponer el siguiente

Punto de Acuerdo

Único.-La Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Agencia Nacional de Aduanas de México (ANAM), a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), a la Guardia Nacional, así como al Gobierno del estado de Tamaulipas y a los municipios fronterizos de la entidad, para que en el ámbito de sus atribuciones:

1. Implementen programas integrales de **movilidad fronteriza para el autotransporte de carga pesada**, que incluyan sistemas de monitoreo y gestión tecnológica en tiempo real.

2. Diseñen y habiliten **infraestructuras de confinamiento y patios logísticos** que permitan el ordenamiento del tránsito en espera de cruce internacional.

3. Establezcan **mesas de coordinación interinstitucional** con el sector productivo, cámaras empresariales y asociaciones de transportistas, a fin de generar soluciones conjuntas que agilicen el tránsito y garanticen la seguridad vial en las zonas fronterizas.

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 24 de septiembre de 2024.

Diputada Blanca Leticia Gutiérrez Garza (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A LA SHCP A REALIZAR LA REDIRECCIÓN DEL RECURSO PRESUPUESTARIO SUBEJERCIDO POR LOS EJECUTORES DEL GASTO AL FONDO DE APORTACIONES PARA LA INFRAESTRUCTURA SOCIAL CORRESPONDIENTE AL RAMO 33, A CARGO DE LA DIPUTADA CARMEN ROCÍO GONZÁLEZ ALONSO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

Quien suscribe, diputada Carmen Rocío González Alonso, así como diputadas y diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la LXVI Legislatura, con fundamento en los artículos 6, numeral 1, fracción I, y 79, numerales 1, fracción II, y 2, del Reglamento de la Cámara de Diputados, sometemos a consideración del pleno de esta Honorable asamblea la proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta a la Titular del Ejecutivo Federal para que, a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, se realice la redirección del recurso presupuestario subejercido por los ejecutores del gasto al Fondo de Aportaciones para la Infraestructura Social correspondiente al Ramo 33. Lo anterior, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

El Fondo de Aportaciones para la Infraestructura Social (FAIS) forma parte de uno de los ocho fondos que conforman el Ramo 33. Además, acorde al artículo 33 de la Ley de Coordinación Fiscal, este fondo tiene por objeto el financiamiento de obras y acciones sociales que beneficien directamente a la población en condiciones de rezago social y pobreza extrema.

Este fondo deberá de contar con recursos equivalentes al 2.5% de la recaudación federal participable; por otra parte, este fondo se subdivide en dos: Fondo de Infraestructura Social Estatal (FISE) y el Fondo de Infraestructura Social Municipal (FISM).

Ahora bien, en la discusión del Proyecto de Presupuesto para el Ejercicio Fiscal 2025 (PPEF 2025), se observó que para el gasto federalizado se contemplaba una asignación de 2 billones 633 mil 281.4 millones de pesos (mdp), lo que representó una disminución de 1.2 por ciento en términos reales en comparación con el Presupuesto de Egresos de la Federación 2024, cuyo monto se aprobó para el Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2025 (PEF 2025).

Por otra parte, con la aprobación del PEF 2025, se contemplaron recursos para las Aportaciones Federales por 1 billón 061 mil 619.8 mdp. Cifra que en comparación a 2024, representó una disminución de 5 mil 383.2 mdp en términos nominales y de 4.6 por ciento en términos reales.

Derivado de lo anterior, de los ocho fondos que componen al Ramo 33, algunos de ellos tuvieron disminuciones. Para el caso del FAIS tuvo un ligero incremento, pasando de \$ 115,465,187,656 a \$ 123,742,791,935 de pesos, lo que significó un aumento en términos reales de 2.8%.

Asimismo, el PEF 2025, en su artículo Sexto transitorio, señala lo siguiente:

“Sexto. Para el ejercicio 2025, en cumplimiento a lo establecido en las disposiciones jurídicas aplicables, la Secretaría de Bienestar publicará los Lineamientos del Fondo de Aportaciones para la Infraestructura Social, a más tardar el último día del mes de febrero, los cuales podrán determinar que hasta un 60 por ciento de los recursos que de

cho fondo correspondan a las entidades federativas y los municipios o demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, se destinen a la realización de acciones de carácter complementario en materia de obras de urbanización, pavimentación, caminos rurales, puentes, obras de reconstrucción y carreteras, conforme a los criterios que se establezcan en los referidos lineamientos.”

Es decir, del total de esa bolsa se estará disponiendo de recursos para acciones, que, si bien se encuentran encaminadas a la población objetivo antes señalados, estos deberán atenerse a lo que disponga la Secretaría de Bienestar.

Ahora bien, con la aprobación y publicación de la reforma constitucional al artículo 2 en materia de Pueblos y Comunidades Indígenas y Afromexicanos en el Diario Oficial de la Federación (DOF) de fecha 30 de septiembre de 2024, contempla que la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, las legislaturas de las entidades federativas y los ayuntamientos, en el ámbito de sus respectivas competencias, deberán establecer las partidas específicas en los presupuestos de egresos que aprueben, así como las formas y procedimientos, para que los pueblos y comunidades indígenas las administren y ejerzan conforme a las leyes de la materia.

De esta forma, en el PEF 2025, artículo 3, inciso b), párrafo segundo, señala lo siguiente:

“La Secretaría, en relación al Fondo de Aportaciones para la Infraestructura Social y al Fondo de Aportaciones para el Fortalecimiento de las Entidades Federativas, continuará transfiriendo a las entidades federativas que así lo soliciten a la Federación hasta el 100 por ciento de las aportaciones con cargo a cada fondo, en el fideicomiso o vehículo financiero que determinen procedente, siempre y cuando se encuentre previsto en su legislación local; y cuya administración y ejercicio de dichos recursos serán responsabilidad de los gobiernos de las entidades federativas, los cuales deben destinarse exclusivamente para los objetivos y fines expresamente previstos en la Ley de Coordinación Fiscal y cumplir íntegramente con lo establecido en la misma y demás disposiciones aplicables. Para el caso del Fondo de Aportaciones para la Infraestructura Social se debe garantizar la entrega de

por lo menos el 10 por ciento de los recursos del mencionado fondo, en términos de la normatividad aplicable a los pueblos y comunidades indígenas y afromexicanas con la finalidad de hacer efectivos sus derechos reconocidos en el artículo 2o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos”.

En el **ACUERDO por el que se emiten los Lineamientos del componente indígena del Fondo de Aportaciones para la Infraestructura Social**, de fecha 13 de marzo de 2025, publicado en el DOF, queda sentado las bases para la dispersión de los recursos y como serán utilizados, así como las observaciones que deberán de cumplir para la vigilancia en la ejecución de dichos recursos.

Bajo estas premisas, es necesario señalar que no hay oposición a que se destinen recursos y apoyos a los pueblos y comunidades indígenas y afromexicanas, por el contrario, se celebra su reconocimiento, así como fortalecerlos en la toma decisiones que beneficien a su población. Sin embargo, la cuestión **versa sobre la irresponsabilidad del gobierno federal** en turno, pues disponer de los recursos que fueron aprobados para el FAIS y de ahí tomar el 10% para crear el Componente indígena sin considerar un aumento más allá del 2.8%, afecta a los Estados y Municipios.

Este recorte afecta a todos los municipios por igual; afecta a la ciudadanía y limita seguir avanzando en obras sociales y servicios públicos como pavimentación, alumbrado público, espacios deportivos o bacheo. Acciones que dejarán de ofrecer los municipios, afectando de manera directa a sus habitantes.

Asimismo, haber dispuesto de este porcentaje a través del PEF 2025, fue una decisión **unilateral**, toda vez que, desde el Congreso, el Grupo Parlamentario mayoritario y aliados aprobaron un proyecto que **no otorgaba un presupuesto sólido y apto para cubrir las necesidades de la población**, aun cuando se realizaron Mesas de trabajo y de dialogo, ninguna de las propuestas para fortalecer el presupuesto fue tomada en cuenta.

Incluso desde la Comisión de Federalismo y Desarrollo Municipal, algunos integrantes de dicho órgano manifestaron su inquietud al observar que existía un recorte al Gasto Federalizado en 1.2% en términos re-

ales. Por tanto, en su momento manifestaron que la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública pudiera realizar los ajustes necesarios para compensar el Gasto Federalizado y, en su caso, conservar lo aprobado en el ejercicio fiscal 2024, aclarando que dicho presupuesto fuera acorde a la inflación proyectada para 2025.

Además, desde un punto jurídico encontramos que el artículo 2, apartado B, fracción II de la Constitución lo siguiente:

“Artículo 2o. La Nación Mexicana es única e indivisible, basada en la grandeza de sus pueblos y culturas.

A. ...

...[...]

B. La Federación, las entidades federativas, los Municipios y, en su caso, las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, deberán establecer las instituciones y determinar las políticas públicas que garanticen el ejercicio efectivo de los derechos de los pueblos indígenas y su desarrollo integral, intercultural y sostenible, las cuales deben ser diseñadas y operadas conjuntamente con ellos.

I.-

II. Determinar, mediante normas y criterios compensatorios, equitativos, justos y proporcionales, asignaciones presupuestales para los pueblos y comunidades indígenas, que serán administradas directamente por estos.

III. a XV. ...”

La Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, las legislaturas de las entidades federativas y los ayuntamientos, en el ámbito de sus respectivas competencias, deberán establecer las partidas específicas en los presupuestos de egresos que aprueben, así como las formas y procedimientos, para que los pueblos y comunidades indígenas las administren y ejerzan conforme a las leyes de la materia.

...

Bajo esta premisa, reducir el 10% al FAIS es un acto **ILEGAL**, pues esta reducción en ningún caso se realizó con el consenso de los tres órdenes de gobierno, ni mucho menos a través de movimientos compensados, como señala el artículo y fracción citados. Por el contrario, se realizó a través de una decisión unilateral que se han justificado por medio del artículo 3 del Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2025. Por otra parte, señalamos que el artículo 33, apartado A de la Ley de Coordinación Fiscal (LCF) manifiesta que el FAIS se destinara a dos rubros:

“Artículo 33. ...

A. Los recursos del Fondo de Aportaciones para la Infraestructura Social, se destinarán a los siguientes rubros:

I. Fondo de Aportaciones para la Infraestructura Social Municipal y de las Demarcaciones Territoriales del Distrito Federal: agua potable, alcantarillado, drenaje y letrinas, urbanización, electrificación rural y de colonias pobres, infraestructura básica del sector salud y educativo, mejoramiento de vivienda, así como mantenimiento de infraestructura, conforme a lo señalado en el catálogo de acciones establecido en los Lineamientos del Fondo que emita la Secretaría de Desarrollo Social.

II. Fondo de Infraestructura Social para las Entidades: obras y acciones que benefician preferentemente a la población de los municipios, demarcaciones territoriales y localidades que presenten mayores niveles de rezago social y pobreza extrema en la entidad.

... [...]

B. ...

... [...]”

En este supuesto, reducir un 10% al FAIS a través del PEF2025 y de manera contraria la LCF señala el uso exclusivo de dicho fondo, así de como será destinado a través de la formula señalada en el artículo 34 ocasiona una colisión de las normas en la materia, mejor conocida como una **ANTINOMIA**, es decir, dos normas contemplan soluciones opuestas o diversas ante un mismo supuesto jurídico, lo que hace imposible su

aplicación, por tanto, es **ILEGAL** el actuar del Gobierno federal para que, a través de acuerdo pueda reducir un 10% al FAIS. Además, no están considerando que dicha reducción está afectando el interés social.

Aprobar un presupuesto para los ocho fondos que compone el Ramo 33, para después **disminuir** el presupuesto para trasladarlo a otra partida es incongruente y una **falta de responsabilidad por parte de la Administración Federal**. Por ello, desde el Grupo Parlamentario de Acción Nacional no votamos a favor de ese proyecto de presupuesto, por las consideraciones que hemos expuesto y sobre todo porque no era un presupuesto acorde al contexto nacional en la que se vive con incertidumbre económica.

Desde el Grupo Parlamentario de Acción Nacional, sabemos proponer y manifestar acciones acordes al contexto. En este sentido, si existe esta disminución del 10% del presupuesto del FAIS, para ser trasladado a los Pueblos y Comunidades Indígenas y Afromexicanas, el Gobierno federal podría realizar a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) una reasignación de presupuesto a través de los subejercicios que lleguen a presentar los ejecutores del gasto. De esta forma, podría subsanar el presupuesto que no estarán recibiendo los estados y municipios a través del FAIS.

De acuerdo con los Informes sobre la situación económica, las finanzas y la deuda públicas, referente al Primer Trimestre de 2025, Pemex reportó un subejercicio en el periodo de 49,321 millones de pesos, es decir, gastó 23.6% menos a lo que se le aprobó en el periodo.

En este sentido, el dinero que no han realizado los ejecutores del gasto debe ser devuelto a la SHCP pues así lo determina la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria (LFPRH), por otra parte, la misma ley determina que la Secretaría de Hacienda puede redirigir los recursos a otros rubros.

De tal suerte que los subejercicios que presenten los Ejecutores del Gasto puedan ser transferidos al FAIS mediante la SHCP y de esta forma compensar el presupuesto que se ha destinado al rubro ya señalado. Asimismo, en el siguiente proyecto de presupuesto, la federación, por medio de la SHCP, podría crear una partida específica a partir de los recursos subejercido

que se presenten el este año fiscal para atender lo señalado en el artículo 2 de la Constitución, con el objeto de no descompensar el recurso destinado para el FAIS.

Con estas acciones permitirán subsanar las afectaciones que presentarán los estados y municipios producto de no recibir el presupuesto adecuado para la ejecución de obras y demás acciones que afectan a la población.

Por lo expuesto y fundado sometemos a consideración del pleno la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Primero.- La Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión exhorta de manera respetuosa a la Titular del Ejecutivo Federal para que, a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, reasigne los recursos subejercidos que presenten los ejecutores del gasto, al Fondo de Aportaciones para la Infraestructura Social, en apego a lo previsto en el artículo 23 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, con el objeto de compensar el 10% que fue recortado al Fondo señalado y destinado directamente a las comunidades indígenas y afromexicanas.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 24 días de septiembre de 2025

Diputada Carmen Rocío González Alonso (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: Kenia López Rabadán, presidenta; vicepresidentes, Sergio Carlos Gutiérrez Luna, MORENA; Paulina Rubio Fernández, PAN; Raúl Bolaños-Cacho Cué, PVEM; secretarios, Julieta Villalpando Riquelme, MORENA; Alan Sahir Márquez Becerra, PAN; Nayeli Arlen Fernández Cruz, PVEM; Magdalena del Socorro Núñez Monreal, PT; Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel, PRI; Laura Iraís Ballesteros Mancilla, MOVIMIENTO CIUDADANO.

Secretaría General

Secretaría de Servicios Parlamentarios

Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados

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

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