



LENGUAJE CIUDADANO

LEY QUE SE PROPONE REFORMAR

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

OBJETIVO

El diputado Israel Moreno Rivera propone realizar una reforma a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, adicionando un artículo 250 Bis, en el que se establezca una sanción a los ajustadores adscritos a las Instituciones de Seguros que incumplan con la obligación de atender los siniestros vehiculares dentro de los plazos previstos en la póliza de seguro.

IMPACTO/ALCANCE

Se necesita una responsabilidad correlativa entre los asegurados y las Instituciones de Seguros donde, las Instituciones deban cumplir con responder de forma oportuna y eficiente cuando se requiera.

SÍGUEME EN REDES SOCIALES





**DIP. JESÚS SESMA SUÁREZ
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
III LEGISLATURA
P R E S E N T E**

Diputado **Israel Moreno Rivera**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la III Legislatura del H. Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71 Fracción III, artículo 122 apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; artículo 29, apartado D, inciso a) y 30, numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; artículo 12 fracción II de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, artículo 5 fracción I, 95 fracción II y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración del Pleno de este H. Congreso la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA EL ARTÍCULO 250 BIS A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO EN MATERIA DE SEGUROS VEHICULARES**, al tenor de lo siguiente:

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En México, una realidad común que se vive día con día es el incremento vehicular y los percances que surgen de ello; aproximadamente se calcula que, hasta agosto del 2025 a nivel nacional se registraron más de 53 millones de vehículos, entre automóviles, camiones de pasajeros y camiones de carga.¹ Si bien, el registro en la Ciudad de México es más de 5 millones de vehículos de motor circulando.²

¹ Instituto Nacional de Estadística y Geografía, *Parque Vehicular*, <https://www.inegi.org.mx/temas/vehiculos/> (consultado 1 octubre 2025).

² Carvajal Michel, Anuario Latinoamericano de seguros, reaseguros y de Fianzas, *Reglamento de Tránsito CDMX 2025*, (11 septiembre 2025) <https://anuariolatamseguros.com/blog/ejecutivos/reglamento-de-transito-cdmx-2025/#:~:text=parque%20vehicular%20superior%20a%205%20millones%20de,la%20seguridad%20vial%2C%20reducir%20la%20congesti%C3%B3n%20y> (17 octubre 2025).



Con el paso del tiempo, las aseguradoras de vehículos han jugado un papel esencial, su surgimiento se remonta al siglo XIX, donde se impulsaron los respaldos financieros ante pérdidas inesperadas.³ En este contexto, actualmente se han adaptado instituciones, que, ante una póliza, protegen los vehículos de cualquier riesgo ocasionado por su uso, algunos de estos cubren daños a terceros, lesiones, daños materiales, robo, y brindan asistencia legal y vial. Datos de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, al menos el 30% de autos que circulan en el país cuentan con alguna póliza vehicular.⁴ Dentro de la contratación del seguro vehicular, se encuentra la figura del ajustador, quien es la persona designada por la institución aseguradora de evaluar las causas y condiciones de los accidentes o siniestros, esto influirá en la propuesta de indemnización, así como otros factores derivados del tipo de contrato de seguro y sus coberturas, los daños sufridos, las obligaciones de las partes, entre otros aspectos.

Aunado a lo anterior, de las principales causas de congestionamiento del tráfico son los accidentes humanos, fallas vehiculares o infraestructura inadecuada, que generan en su caso, cierres de carriles y con ello retrasos significativos; derivado de los accidentes de cualquier índole, con ello se suma que el tiempo para que un ajustador atienda el siniestro ha sido mayor al que normalmente se establece; esta situación afecta elocuentemente las vialidades y no permite que los ciudadanos puedan llegar a sus destinos, perjudicando a terceros.

PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

No aplica en la presente iniciativa.

ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN

³SiSeguros, *Historia de las aseguradoras en México* (31 octubre 2024), <https://siseguros.com.mx/historia-de-las-aseguradoras/> (consultado 1 octubre 2025).

⁴ Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, *Cada día se roban 173 vehículos asegurados en México*, (19 febrero 2025)<https://www.amisprensa.org/nota/cada-dia-se-roban-173-vehiculos-asegurados-en-mexico#:~:text=Aunque%20s%C3%B3lo%2030%25%20de%20los%20autos%20que,amplio%20de%20la%20situaci%C3%B3n%20y%20contribuir%20con> (consultado 1 octubre 2025).



I. Datos de la Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros (CONDUSEF), informaron que, en el año 2017, de los casos que se han reportado en el micrositio de ajustadores de siniestros, el cual recibe evaluaciones de los usuarios ante el desempeño de los ajustadores que les han atendido, el 42% señala que el ajustador tardó más de 30 minutos en llegar al lugar del siniestro, lo que implica interrupciones en las vías generando tráfico.⁵

II. Como consecuencia de lo anterior, se ve afectada la economía; estudios del Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), informa que la perdida monetaria por las congestiones vehiculares a nivel nacional es aproximadamente de 69 millones de pesos al año para quien utiliza transporte público y 25 millones de pesos anuales quienes utilizan automóvil.⁶ En la Ciudad de México se pierde un promedio de 152 horas al año en el tráfico.⁷

III. La Ciudad de México es una de las entidades con mayor densidad vehicular, circunstancia que incrementa las probabilidades de que ocurra un accidente automovilístico. De acuerdo con datos del reporte trimestral de hechos de tránsito enero- marzo 2025 de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México se han registrado 18,932 reportes por incidentes viales ingresados al C5, de los cuales 202 accidentes se concentran en las siguientes intersecciones:⁸

⁵ Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros, *Micrositio de Ajustadores, Evalúa la atención de un ajustador ante un siniestro*, (junio 2017), https://www.condusef.gob.mx/documentos/prensa/233706_Micrositio_Ajustadores.pdf (consultado 1 octubre 2025).

⁶ Forbes, *Por culpa del Tráfico pierdes 2,300 pesos al año*, (10 septiembre 2019) <https://forbes.com.mx/falta-de-transporte-publico-le-cuesta-hasta-94000-mdp-anuales-a-mexicanos/> (consultado 1 octubre 2025).

⁷ Herrera Pepe, UNAM global REVISTA, *CDMX: ¿cuánto tiempo pierden sus habitantes en el tráfico?*, (19 febrero 2024), https://unamglobal.unam.mx/global_revista/cdmx-cuanto-tiempo-pieren-sus-habitantes-en-el-trafico/#:~:text=Los%20habitantes%20de%20la%20Ciudad,generando%20983%20kilos%20de%20CO%20%82%20%82. (consultado 1 octubre 2025).

⁸ Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México. *REPORTE TRIMESTRAL DE HECHOS DE TRÁNSITO ENERO-MARZO 2025*, https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/HT/2025/ReporteHT_1erTrimestre2025.pdf (consultado 17 octubre 2025).

| Intersección | Número de accidentes |
|--|----------------------|
| Anillo Periférico y Av. San Jerónimo | 31 |
| Av. Francisco Morazán y Boulevard Puerto Aéreo | 25 |
| Calz. De Guadalupe y Cto Interior | 22 |
| Av. Parque Vía y Cto. Interior Melchor Ocampo | 18 |
| Av. Río Mixcoac y Av. Revolución | 17 |
| Av. Miguel Ángel de Quevedo y Av. Melchor Ocampo | 17 |
| Av. De las Torres y Eje 6 sur | 16 |
| Anillo Periférico y camino Sta. Teresa | 16 |
| Av. Río Churubusco y Av. División del Norte | 15 |

IV. La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal establece la obligatoriedad de un seguro de responsabilidad civil básico a los que circulen en caminos y puentes federales, asimismo, 19 estados han implementado esta adquisición obligatoria, como Baja California, Chihuahua, Ciudad de México, Colima, Durango, Estado de México, Guanajuato, Jalisco, Morelos, Nayarit, Nuevo León, Puebla, Querétaro, San Luis Potosí, Sinaloa, Tabasco, Tamaulipas, Veracruz y Yucatán.⁹

V. Cabe mencionar que la cifra aproximada para la contratación de un seguro vehicular varía, esta puede comenzar desde los 6 mil pesos, pero asciende conforme a la cobertura que se busque, en base a esto el ciudadano busca la mejor protección para su bien, y con ello se espera que la atención y la calidad del servicio sea la adecuada e inmediata.¹⁰

⁹ García Pilar, Rastreator.mx, *¿Es obligatorio tener Seguro de Auto en México?*, (5 agosto 2025), <https://www.rastreator.mx/seguros-de-auto/noticias/obligatorio-seguro-de-auto#:~:text=con%20la%20normatividad,-,%C2%BFEn%20qu%C3%A9%20entidades%20federativas%20es%20obligatorio%20el%20Seguro%20de%20Auto,Yucat%C3%A1n> (consultado 1 octubre 2025).

¹⁰ Hidalgo Ángel, Rastreator.mx, *¿Cuánto cuesta un Seguro de Auto en México 2025?*, (23 septiembre 2025), <https://www.rastreator.mx/seguros-de-auto/articulos-destacados/cuanto-cuesta-el-seguro-de-auto-en-mexico> (consultado 1 octubre 2025).



FUNDAMENTO CONSTITUCIONAL Y CONVENCIONAL

PRIMERO. De conformidad con el artículo 4º, párrafo 20 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

SEGUNDO. La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en su artículo 4 brinda los principios de movilidad y seguridad vial, establece lo siguiente:

Artículo 4. Principios de movilidad y seguridad vial.

La Administración Pública Federal, de las entidades federativas, municipal, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades, considerarán los siguientes principios:

I. Accesibilidad. Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales e insulares mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

II. Calidad. Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;

III. Confidabilidad. Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma.

IV. Diseño universal. Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir



a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad;

V. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles;

VI. Equidad. Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, tanto para mujeres y hombres, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad;

VII. Habitabilidad. Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;

VIII. Inclusión e Igualdad. El Estado atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;

IX. Movilidad activa. Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes;

X. Multimodalidad. Ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la estructura urbana, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado;

XI. Participación. Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, en un esquema basado en la implementación de metodologías de co-creación enfocadas en resolver las necesidades de las personas;

XII. Perspectiva de género. Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre mujeres y hombres;



XIII. Progresividad. Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución, promoviéndolos de manera progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía;

XIV. Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación breve y de bajo costo, tanto para la sociedad como para el medio ambiente;

XV. Seguridad. Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible;

XVI. Seguridad vehicular. Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;

XVII. Sostenibilidad. Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras;

XVIII. Transparencia y rendición de cuentas. Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública;

XIX. Transversalidad. Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, y

XX. Uso prioritario de la vía o del servicio. Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quien les acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.



TERCERO. Que el artículo 63 Bis de la Ley de Caminos, Puentes y Autopartes Federal, establece que todos los vehículos que transiten en vías, caminos y puentes federales deberán contar con un seguro que garantice a terceros los daños que pudieran ocasionarse en sus bienes y personas por la conducción del vehículo. La contratación del vehículo será responsabilidad del propietario del vehículo.

CUARTO. El artículo 109 de la Ley de Instituciones de Seguros y Fianzas reconoce a los ajustadores de seguros como

"la persona designada por la Institución de Seguros, a quien ésta encomienda la evaluación en la que se establezcan las causas del siniestro y demás circunstancias que puedan influir en la determinación de la indemnización derivada de un contrato de seguro, con el propósito de que la Institución de Seguros cuente con los elementos necesarios para determinar la procedencia del siniestro y la propuesta de indemnización..."

QUINTO. De conformidad con el artículo 13, inciso E de la Constitución Política de la Ciudad de México donde establece el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho.

SEXTO. Que de acuerdo con el artículo 72 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, obliga a que todo vehículo particular que circule en la Ciudad, debe contar con una póliza de seguro de responsabilidad civil vigente con la cobertura mínima establecida en el Reglamento de Tránsito. Esta orden tiene como finalidad proteger a las víctimas de los siniestros de tránsito, sin embargo, se necesita una responsabilidad correlativa entre los asegurados y las Instituciones de Seguros donde, las Instituciones deban cumplir con responder de forma oportuna y eficiente cuando se requiera.

SÉPTIMO. El artículo 46 del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México se establece que:

Artículo 46.- Los vehículos motorizados deberán contar con póliza de seguro de responsabilidad civil vigente, expedida por una institución autorizada por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas; que ampare al menos la responsabilidad civil por daños a terceros en su persona y en su patrimonio.

(...)

Por lo anteriormente expuesto, se somete a consideración de este H. Congreso de la Ciudad de México la siguiente iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona el artículo 250 Bis a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, en materia de seguros vehiculares:

| TEXTO VIGENTE | PROPIUESTA DE REFORMA |
|---|---|
| <p style="text-align: center;">CAPÍTULO II DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES</p> <p>Artículo 250.- Por conducir vehículos motorizados en vialidades de la Ciudad que no cuenten con seguro de responsabilidad civil vigente que garantice daños a terceros, se sancionará con multa de veinte a cuarenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente.</p> <p>Para el caso de propietario del vehículo particular tendrá cuarenta y cinco días naturales para la contratación de la póliza de seguro, misma que al presentarla ante la Secretaría de Seguridad Ciudadana durante el</p> | <p style="text-align: center;">CAPÍTULO II DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES</p> <p>Artículo 250.- Por conducir vehículos motorizados en vialidades de la Ciudad que no cuenten con seguro de responsabilidad civil vigente que garantice daños a terceros, se sancionará con multa de veinte a cuarenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente.</p> <p>Para el caso de propietario del vehículo particular tendrá cuarenta y cinco días naturales para la contratación de la póliza de seguro, misma que al presentarla ante la Secretaría de Seguridad Ciudadana durante el</p> |



| | |
|---|--|
| <p>termino anterior, le será cancelada la multa;</p> <p>(Sin correlativo)</p> | <p>termino anterior, le será cancelada la multa;</p> <p>Artículo 250 Bis. - Se impondrá una multa de veinte a cuarenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, a los ajustadores adscritos a las Instituciones de Seguros que incumplan con la obligación de atender los siniestros vehiculares dentro de los plazos previstos en la póliza de seguro.</p> <p>Para los efectos de este artículo, se considerará como tiempo máximo de arribo del ajustador al lugar del siniestro el término de una hora, contado a partir de la notificación del asegurado.</p> |
|---|--|

DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA EL ARTÍCULO 250 BIS A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO EN MATERIA DE SEGUROS VEHICULARES.

ORDENAMIENTO A MODIFICAR

Ley de Movilidad de la Ciudad de México.



TEXTO NORMATIVO PROPUESTO

Artículo 250 Bis. - Se impondrá una multa de veinte a cuarenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, a los ajustadores adscritos a las Instituciones de Seguros que incumplan con la obligación de atender los siniestros vehiculares dentro de los plazos previstos en la póliza de seguro.

Para los efectos de este artículo, se considerará como tiempo máximo de arribo del ajustador al lugar del siniestro el término de una hora, contado a partir de la notificación del asegurado.

TRANSITORIOS

PRIMERO. – Remítase a la Jefatura de Gobierno para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

SEGUNDO. - El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

TERCERO. - La Persona titular de la Jefatura de Gobierno contará con un plazo de 180 días naturales, a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, para reformar el Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México y demás lineamientos y disposiciones de carácter administrativo, conforme a las reformas aprobadas en el presente Decreto.

CUARTO. - Se derogan todas aquellas disposiciones que se opongan al presente Decreto.

Dado en el Recinto Legislativo de la Ciudad de México, de Donceles y Allende, a los 21 días del mes de octubre de dos mil veinticinco.



SUSCRIBE

Israel Moreno Rivera

DIP. ISRAEL MORENO RIVERA



Certificado de firma

17/10/2025 13:23

Documento electrónico

Solicitante del proceso de firma Manifestación unilateral

Identificador: 68F29776EE01A226C04151E9

Nombre y extensión: IN_SEGUROS.pdf

Descripción:

Cantidad de páginas: 3

Estado: Firmado

Firmantes: 1

Huella digital del contenido del documento original:

7ebe45349e642acf0deddc68b6902a5b97388968b6dbd15cb7c4dececc0e387

Huella digital del contenido del documento firmado:

a368384f6ba8cae4a850ce7928101b3c0cd1cb22703cf9c9e0be2f000d718d94

Nombre: Israel Moreno Rivera

Compañía: SR LUZ SA DE CV

Correo electrónico: israel.moreno@congresocdmx.gob.mx

Teléfono:

Dirección IP: 189.146.106.119

Fecha y hora de emisión

(America/Mexico_City):

17/10/2025 13:22

Constancia de conservación del documento firmado

Información de la constancia NOM-151

Información del emisor de la constancia NOM-151

Fecha de emisión:

17/10/2025 19:23:12 UTC (17/10/2025 13:23:12 Hora local de la Ciudad de México)

Nombre y extensión:

a13f1349-07c7-44db-a801-627478d768c1.cons

Huella digital contenida en la constancia:

a368384f6ba8cae4a850ce7928101b3c0cd1cb22703cf9c9e0be2f000d718d94

Prestador de Servicios de Certificación (PSC):

PSC WORLD S.A. DE C.V.

Certificado PSC válido desde: 2017-07-19

Certificado PSC válido hasta: 2029-07-19

Firmantes

Firmante 1. Israel Moreno Rivera

Atributos

Firma

Fecha

Tipo de actuación: Por su Propio

ID: 68F29796E78BBC3B98203553

Enviado: 17/10/2025

Derecho

IP: 189.146.106.119

13:22:33

Compañía: SR LUZ SA DE CV

Aceptó Aviso de

Método de notificación: Correo

Privacidad: 17/10/2025

Correo: israel.moreno@congresocdmx.gob.mx

13:23:02

Teléfono:

Visto: 17/10/2025 13:23:02

Emisor de la firma electrónica:

Confirmado:

Dibujada en dispositivo

17/10/2025 13:23:03.252

Plataforma: https://app.con-certeza.mx

Firmado:

17/10/2025 13:23:03.253

Firma con texto

Israel Moreno Rivera

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

Método de validación de firmante:

Enlace de verificación

En el siguiente enlace se encuentra el portal para validar la constancia NOM-151 y el estado de integridad de este documento:

<https://app.con-certeza.mx/constancia/a13f1349-07c7-44db-a801-627478d768c1>

