



CÁMARA DE
DIPUTADOS
LXV LEGISLATURA

Diario de los Debates

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

Segundo Periodo de Sesiones Ordinarias del Tercer Año de Ejercicio

Presidenta

Diputada Marcela Guerra Castillo

Año III

Miércoles 24 de abril de 2024

Sesión 30 Anexo I

Mesa Directiva

Presidenta

Dip. Marcela Guerra Castillo

Vicepresidentes

Dip. Karla Yuritzi Almazán Burgos

Dip. Joanna Alejandra Felipe Torres

Dip. Blanca María del Socorro Alcalá Ruiz

Secretarios

Dip. Brenda Espinoza López

Dip. Diana Estefanía Gutiérrez Valtierra

Dip. Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel

Dip. Nayeli Arlen Fernández Cruz

Dip. Pedro Vázquez González

Dip. Jéssica María Guadalupe Ortega de la Cruz

Dip. Olga Luz Espinosa Morales

Dip. Karina Isabel Garivo Sánchez

Dip. Vania Roxana Ávila García

Junta de Coordinación Política

Presidente

Dip. Jorge Romero Herrera
Coordinador del Grupo Parlamentario del
Partido Acción Nacional

Coordinadores de los Grupos Parlamentarios

Dip. Moisés Ignacio Mier Velasco
Coordinador del Grupo Parlamentario de
Morena

Dip. Rubén Ignacio Moreira Valdez
Coordinador del Grupo Parlamentario del
Partido Revolucionario Institucional

Dip. Carlos Alberto Puente Salas
Coordinador del Grupo Parlamentario del
Partido Verde Ecologista de México

Dip. Alberto Anaya Gutiérrez
Coordinador del Grupo Parlamentario del
Partido del Trabajo

Dip. Braulio López Ochoa Mijares
Coordinador del Grupo Parlamentario de
Movimiento Ciudadano

Dip. Francisco Javier Huacus Esquivel
Coordinador del Grupo Parlamentario del
Partido de la Revolución Democrática



CÁMARA DE
DIPUTADOS
LXV LEGISLATURA

Diario de los Debates

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

Segundo Periodo de Sesiones Ordinarias del Tercer Año de Ejercicio

Director General de Crónica y Gaceta Parlamentaria Gilberto Becerril Olivares	Presidenta Diputada Marcela Guerra Castillo	Directora del Diario de los Debates Eugenia García Gómez
Año III	Ciudad de México, miércoles 24 de abril de 2024	Sesión 30 Anexo I

SUMARIO

DICTAMEN DE LEY O DECRETO DE PUBLICIDAD

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Dictamen de la Comisión de Movilidad, con proyecto de decreto por el que se adiciona una fracción XV al tercer párrafo del artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. 4

LEY FEDERAL PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN

Dictamen de la Comisión de Derechos Humanos, con proyecto de decreto por el que se reforma el segundo párrafo del artículo 15 Octavus de la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación. 37

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Dictamen de la Comisión de Movilidad, con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan los artículos 7, 72, 73 y 74 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. 59

COMISIÓN DE MOVILIDAD

HONORABLE ASAMBLEA:

A la Comisión de Movilidad de la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión en la LXV Legislatura, le fueron turnadas para estudio y dictamen las siguientes iniciativas:

- I. **CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA LA FRACCIÓN IX. BIS. AL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**, a cargo de la Diputada Joanna Alejandra Felipe Torres y legisladores integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

- II. **CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LAS FRACCIONES XIII Y XIV Y SE ADICIONA LA FRACCIÓN XV AL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**, a cargo del Diputado Gerardo Peña Flores, junto a las y los integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 39, numerales 1 y 2 y 45, numeral 6, inciso e) y f), ambos de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, en relación con los diversos 80, numeral 1, fracción II; 81, 82, 84, 85, 157, numeral 1, fracción I, y 158, numeral 1, fracción IV, todos del Reglamento de la Cámara de Diputados, la Comisión de Movilidad somete a la consideración de esta Honorable Asamblea el presente **dictamen en sentido positivo, con modificaciones**, al tenor de la siguiente:

METODOLOGÍA:



- I. En el capítulo de "**ANTECEDENTES**" se da constancia del proceso legislativo, en su trámite de inicio, recibo de turno para el dictamen de las referidas iniciativas y de los trabajos previos de la Comisión.
- II. En el capítulo correspondiente a "**CONTENIDO DE LAS INICIATIVAS**" se exponen los motivos y alcances de las propuestas de reforma en estudio.
- III. En el capítulo correspondiente a "**UNIFICACIÓN DE INICIATIVAS**" se hacen valer las causas por las que esta Comisión dictaminadora considera necesaria la unificación de las propuestas para ser dictaminadas en un solo acto.
- IV. En el capítulo de "**CONSIDERACIONES**" esta Comisión dictaminadora expresa los argumentos de valoración de las propuestas y de los motivos que sustentan la decisión de sí respaldar las propuestas en análisis.

I. ANTECEDENTES:

DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA LA FRACCIÓN IX. BIS. AL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

I. En fecha 06 de noviembre de 2023, la Diputada Joanna Alejandra Felipe Torres, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados, presentó iniciativa con proyecto de decreto y fue publicada en la Gaceta Parlamentaria número 6400-II-2-2, el 06 de noviembre de 2023¹.

¹ Consultable en: <https://gaceta.diputados.gob.mx/Gaceta/65/2023/nov/20231106-II-2-2.html#Iniciativa2>



II. La Presidencia de la Mesa Directiva determinó turnar a la **Comisión de Movilidad**, para efectos de **análisis y elaboración del dictamen**².

III. Mediante Oficio Núm. **DGPL-65-II-5-3032**, de fecha 13 de noviembre de 2023, se recibió en la Presidencia de la Comisión de Movilidad una copia del **Expediente número 9186** de la iniciativa en comento.

DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LAS FRACCIONES XIII Y XIV Y SE ADICIONA LA FRACCIÓN XV AL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

I. En fecha 22 de noviembre de 2023, el Diputado Gerardo Peña Flores, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados, presentó iniciativa con proyecto de decreto y fue publicada en la Gaceta Parlamentaria número 6372-II-2, el 26 de septiembre de 2023³.

II. La Presidencia de la Mesa Directiva determinó turnar a la **Comisión de Movilidad**, para efectos de **análisis y elaboración del dictamen**⁴.

III. Mediante Oficio Núm. **DGPL-65-II-4-2942**, de fecha 23 de noviembre de 2023, se recibió en la Presidencia de la Comisión de Movilidad una copia del **Expediente número 9450** de la iniciativa en comento.

II. CONTENIDO DE LAS INICIATIVAS:

² Consultable en: http://sitl.diputados.gob.mx/LXV_leg/cuadros_comparativos/1PO3/0729-1PO3-23.pdf

³ Consultable en: <https://gaceta.diputados.gob.mx/Gaceta/65/2023/sep/20230926-II-2.html#Iniciativa3>

⁴ Consultable en: http://sitl.diputados.gob.mx/LXV_leg/cuadros_comparativos/1PO3/0352-1PO3-23.pdf



Las iniciativas que se dictaminan, se sustentan en la siguiente argumentación de sus proponentes:

DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA LA FRACCIÓN IX. BIS. AL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

“...En 2020 la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) proclamó el periodo 2021-2030 como el Segundo Decenio de Acción (DoA) para la Seguridad Vial mediante la Resolución No. 74/299 que, entre otros aspectos, señala que la Nueva Agenda Urbana aprobada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III) ha tenido en cuenta que la mayoría de las muertes y lesiones graves causadas por accidentes de tráfico ocurren en las vías urbanas y que éstas son prevenibles.

Estos accidentes tienen importantes consecuencias humana y económicamente, reconociendo que, en ocasiones, éstos tienen un costo de hasta el 5 por ciento del PIB en algunos países; mientras que el número de éstos es todavía muy alto, siendo los accidentes una de las principales causas de muerte y lesiones a nivel global, ya que cada año mueren en estos hechos 1.35 millones de personas y 50 millones sufren heridas.

También es claro, de acuerdo a la Resolución, que estos hechos tienen una relación directa con la falta de equidad social, debido a que las personas con menores ingresos y en situación de vulnerabilidad, son con mayor frecuencia los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, por ejemplo, el 90 por ciento de las muertes por accidentes de tránsito se producen en los países en desarrollo y son la principal causa de muerte en niños y jóvenes de entre 15 y 29 años.

Al proclamar el Segundo DoA para la Seguridad Vial, se tiene como objetivo la reducción de muertes y lesiones por accidentes de tránsito, por lo menos en un 50 por ciento entre 2021 y 2030.

El 17 de mayo de 2022 se publicó la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV), la cual señala en su artículo 1 que tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.



La LGMSV refleja las aspiraciones planteadas por la ONU y sus organismos, respecto a la acción del Estado para garantizar el establecimiento de mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros.

El uso de vehículos de motor, tanto públicos como privados, ha experimentado un crecimiento exponencial durante los últimos años en México. El Inegi, en su Estadística de Vehículos de Motor Registrados en Circulación, señala que en 1980 había un total de 5,758,330 vehículos registrados, de los cuales, el 5 por ciento eran motocicletas. Para 1995 se presenta un cambio en los porcentajes y un aumento de más del doble de vehículos en circulación, siendo un total de 11,317,646 vehículos registrados, de éstos, el 66 por ciento eran automóviles y el 1 por ciento motocicletas; es decir, el uso de éstas fue a la baja. Para 2012 el uso de motocicletas volvió a alcanzar el 5 por ciento del total de vehículos en circulación, que ascendía a 34,875,837, es decir, un 308 por ciento mayor que en 1995. A partir de 2012 el parque vehicular del rubro motocicletas ha ido aumentando, tanto que, para 2021, de 53,115,396 vehículos registrados en circulación, 5,939,262 son motocicletas, representando el 11 por ciento del total de los mismos.

A partir de la primera cifra de 1980, el registro de vehículos en circulación aumentó en un 922 por ciento, esta es una de las razones más importantes para que las políticas públicas respecto a la seguridad vial y más específicamente para, como lo señala tanto la ONU como la propia LGMSV, reducir los accidentes de tránsito.

La LGMSV señala a la seguridad como uno de los principios de movilidad y seguridad vial en el artículo 4, fracción XV, haciendo referencia a que “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”. Respecto a la seguridad vehicular, la fracción XVI señala que este principio se refiere al “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”.

Con estos conceptos dentro de los principios de la movilidad y seguridad vial, se deben privilegiar acciones que tiendan a reducir los números de accidentes. El Inegi cuenta con el registro de accidentes de tránsito por año y tipo de vehículo; para 2019 el total accidentes fue de 360,051, el número de vehículos involucrados ascendió a 691,270, de los que 57,650 fueron motocicletas, representando el



8.3 por ciento del total de vehículos involucrados. Las personas fallecidas en accidentes de tránsito terrestres en zonas urbanas y suburbanas fueron un total de 4,127 y las heridas 91,761.

Tomando en cuenta la disminución de la circulación de vehículos automotores debido a la pandemia por Covid-19, entre 2020 y 2021, los accidentes vehiculares disminuyeron respecto de 2019.

En 2020 se produjeron 301,678 accidentes con 567,426 vehículos involucrados, de ellos, 55,771 fueron motocicletas, que representan el 9.8 por ciento, cifra que representa un 1.6 por ciento más respecto de 2019. Las muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito terrestre para este mismo año, ascendió a 3,826 personas fallecidas y 71,935 heridas.

En el año 2021, con la reactivación de actividades laborales, pero no las escolares, hubo un total de 340,415 accidentes con 638,352 vehículos involucrados, siendo 63,768 motocicletas, representando el 9.9 por ciento del total de vehículos. Las personas fallecidas fueron 4,401 y 82,466 heridas.

La interpretación de las estadísticas de los accidentes, antes y durante la pandemia, es que en México aún no se logra disminuir la estadística de accidentes, de personas fallecidas y heridas en los mismos; por lo que se espera que con la promulgación de la LGMSV y la integración del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y la adecuación de las leyes locales, se tenga ya un rumbo que mejore las políticas respecto a la seguridad vial.

Con cifras de 2015, el Instituto Nacional de Salud Pública (INSP) contaba con estadísticas que establecían que la mortalidad entre ciclistas, peatones y motociclistas alcanza el 60 por ciento del total de defunciones por accidentes de tránsito y que, entre 1999 y 2009, las muertes entre usuarios de motocicletas en México habían aumentado en un 332.2 por ciento.

Por ello, debe reconocerse el gran avance que en materia de movilidad y seguridad vial logró el Estado mexicano con la promulgación de la LGMSV, al garantizar la acción del Estado en la materia, pero, sobre todo, el enfoque de prevención necesario para establecer políticas públicas y acciones que incidan en alcanzar la meta internacional para disminuir hasta en un 50 por ciento los accidentes de tránsito, las muertes y las personas heridas que se derivan de ellos.

La ONU señala que la seguridad vial debe establecerse como una prioridad política, para ello, los países deben establecer normas y reglamentaciones técnicas basadas en pruebas científicas respecto a la infraestructura vial, vehículos y sus componentes, comportamiento de los usuarios de las vías, entre



otros; también deben formularse y aplicarse políticas favorables a la mejora de la seguridad vial, por lo que se espera que los países refuercen sus legislaciones para fortalecer su capacidad de elaborar y aplicar planes de seguridad vial.

Se reconoce que la promulgación en 2022 de la LGMSV está en concordancia con los objetivos que señala la ONU en la Resolución 74/299; sin embargo, se trata de un instrumento perfectible.

Una de las preocupaciones surgidas del análisis, tanto del registro vehicular como de los accidentes y tipos de vehículos involucrados, es el aumento en el uso de motocicletas para la movilidad de las personas. Si bien puede señalarse que uno de los argumentos para que las ventas y los registros de este tipo de vehículos haya aumentado a casi el doble en pocos años, es su utilidad para el reparto principalmente de comida e insumos solicitados a través de aplicaciones móviles, no debe soslayarse que la motocicleta es una forma de movilidad para las familias y personas con menos recursos, ya que, en muchas ocasiones, tienen mayores dificultades para adquirir un automóvil, constituyéndose en su medio principal de desplazamiento, incluyendo en algunos de ellos a menores de edad, por ejemplo, para llevarlos a la escuela.

La LGMSV define a la motocicleta como un vehículo motorizado de dos o más ruedas que se utiliza para pasajeros o carga, señalando que sin ser limitativo sino enunciativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies (artículo 3, fracción XXXI, LGMSV).

Las motocicletas de dos ruedas claramente no pueden transportar a más de dos personas; sin embargo, es común ver, en las zonas urbanas, que se trasladan a veces hasta dos adultos y dos menores de edad, de forma que el riesgo de accidente aumenta exponencialmente.

La relación entre el uso de la motocicleta como medio de transporte para personas y familias y las condiciones de pobreza y vulnerabilidad van de la mano. La ONU en la Resolución 74/299, señala que:

*[...] las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico son también una cuestión de equidad social, ya que los pobres y los vulnerables son también con mayor frecuencia los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, a saber, peatones, ciclistas, usuarios de vehículos motorizados de dos y tres ruedas y pasajeros de medios de transporte público peligrosos, que se ven afectados y expuestos de manera desproporcionada a riesgos y accidentes de tráfico
[...]*



De acuerdo con lo anterior, es claro que en los accidentes de tránsito el componente de pobreza e inequidad social está presente, ya que muchas familias y personas con bajos ingresos utilizan la motocicleta como medio para transportar a menores de edad en sus diferentes desplazamientos.

Por ello, se apela a la prevención para disminuir este tipo de accidentes en las zonas urbanas y suburbanas, por lo que se debe intervenir para evitar que suceda el evento y para la mitigación de los efectos, en caso de que suceda.

Las niñas y niños, especialmente aquellos menores de doce años, no son población apta para viajar en motocicleta, puesto que éstas no cuentan con un Sistema de Retención Infantil (SRI), que es todo aquel dispositivo de sujeción para transportar a infantes de forma segura en los automóviles. Por tanto, se debe prohibir, de manera específica, que éstos viajen en motocicleta, exceptuando el transporte público que se realiza mediante éstas (mototaxi), vehículo que debe contar con adaptaciones de seguridad, que incluyen cabina para dos pasajeros y cinturón de seguridad para sus ocupantes, mínimamente.

Si bien son las entidades federativas las encargadas de determinar las leyes de tránsito y vialidad en sus territorios, la LGMSV establece los lineamientos mínimos que deben incluir las leyes estatales en la materia. Además, la LGMSV es el instrumento que establece los ejes de la política de movilidad y seguridad vial, así como “los principios rectores a que deben sujetarse las autoridades competentes, en la implementación de esta Ley, en la expedición de disposiciones reglamentarias y en la formulación y aplicación de políticas, programas y acciones en la materia” (LGMSV, artículo 1, fracción VII).

Por lo anterior, se propone adicionar una fracción IX Bis al artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, referente a las medidas mínimas de tránsito, para prohibir la circulación en motocicleta a pasajeros menores de doce años de edad, exceptuando las utilizadas para transporte público que incluyan cabina y cinturones de seguridad para pasajeros (...).”

A continuación, se presenta el cuadro comparativo del texto legal vigente con las modificaciones propuestas:

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL	
Texto vigente	Propuesta de modificación o adición
Artículo 49. ...	Artículo 49. ...



...	...
...	...
...	...
Del I. al IX. ...	Del I. al IX. ...
Sin correlativo.	IX. Bis. La prohibición de circular en motocicleta con pasajeros menores de doce años de edad, exceptuando las motocicletas que se utilicen como transporte público y que cuenten al menos con cabina y cinturones de seguridad para pasajeros;
Del X. al XIV. ...	Del X. al XIV. ...
...	...
...	...

Fuente: elaboración propia, Secretaría Técnica de la Comisión de Movilidad

**DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN
LAS FRACCIONES XIII Y XIV Y SE ADICIONA LA FRACCIÓN XV AL ARTÍCULO 49
DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.**

“...De acuerdo con cifras la Asociación Mexicana de Fabricantes e Importadores de Motos (AMFIN), al cierre de 2022 se vendieron 1.25 millones de motocicletas, incluso superando por primera vez las ventas de automóviles.

Entre los factores que contribuyeron al aumento de motos en México se encuentran:

- *Medio de transporte práctico.*
- *Ahorro en gasto de gasolina.*
- *Ahorra en tiempo de traslado.*
- *Incremento de ventas y entregas a domicilio.*
- *Menor costo en contraste con un auto.*
- *Mayor facilidad de estacionamiento.*

De acuerdo con cifras del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), al cierre de 2021 se registraron 5.9 millones de motocicletas a nivel nacional. El Estado de México y la Ciudad de México son las entidades que reportaron mayor número de motos registradas.

El parque vehicular de motocicletas en México de 2012 a 2021, en los últimos 10 años presenta una tasa media de crecimiento anual de 14.1 por ciento, es decir, cada año se incrementa en 4.4 millones.

Las motos particulares son las que en mayor medida han mostrado un incremento considerable, al presentar una tasa de crecimiento acumulada en los últimos 10 años en 279 por ciento. Con esto podemos afirmar que se han convertido en una trascendental elección de transporte privado para la movilidad de las personas.

Para ejemplificar lo anterior se puede ver el siguiente:



Cuadro I
Parque Vehicular de Motocicletas en México de 2012 a 2021

Concepto	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	TCA (%)	TMCA (%)
Moto Oficial	11,996	12,865	13,184	13,651	14,365	14,238	14,450	15,890	16,638	17,133	42.8	3.6
Moto de Alquiler	13,112	9,851	12,480	13,234	14,013	14,975	17,350	18,337	19,536	20,928	59.6	4.8
Moto Particular	1,557,118	1,850,925	2,245,809	2,610,379	3,009,199	3,569,330	4,048,352	4,755,365	5,248,036	5,901,201	279.0	14.3
Total	1,582,226	1,873,641	2,271,563	2,637,264	3,037,577	3,598,543	4,080,152	4,769,622	5,284,210	5,939,262	275.4	14.1

TCA: Tasa de Crecimiento Acumulada.

TMCA: Tasa Media de Crecimiento Anual.

Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI de 2012 a 2021.

Ante el incremento de motos en circulación se ha incrementado también el número de accidentes, las causas más relevantes son:

- *Exceso de velocidad.*
- *Imprudencia.*
- *Falta de pericia.*

Este boom experimentado en la adquisición de este tipo de vehículos ha incrementado exponencialmente los accidentes, lo que se han convertido en una problemática de todos los días, ya que la motocicleta se ha visto envuelta de manera cotidiana en siniestros viales y que en muchos casos tienen consecuencias fatales.

Cifras del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi) con respecto al tránsito en zonas urbanas y suburbanas, de 2017 a 2021 arrojan que los accidentes por colisión de motocicleta han aumentado representando una tasa de crecimiento acumulada de 33.4 por ciento, con una tasa media de crecimiento anual de 5.9 por ciento. Estas cifras han dejado en el orden de 11 mil 665 colisiones de motociclistas, siendo los estados de Nuevo León, Estado de México, Quintana Roo, Michoacán, Yucatán y Veracruz los que presentan los mayores aumentos en términos absolutos. Aunque si medimos los accidentes de acuerdo a la tasa de crecimiento media anual, son los estados de Colima, Estado de México, Baja California, Chiapas, Tabasco y Durango, los que exhiben mayor aumento.

Y a diferencia del usuario de automóvil, los motociclistas registran mayores porcentajes de lesiones y fallecimientos en accidentes. Resultado lo anterior que la falta de uso de casco, el límite de pasajeros por unidad y transportar a menores de edad, son las normas con las tasas más altas de incumplimiento por parte de los usuarios.



Cuadro II
Accidentes por Colisión con Motociclista de 2017 a 2021

Entidad	2017	2018	2019	2020	2021	Valor Absoluto (2021-2017)	TCA (%)	TMCA (%)
Nacional	34,910.0	37,094.0	42,667.0	40,753.0	46,575.0	11,665.0	33.4	5.9
Aguascalientes	433.0	444.0	468.0	474.0	543.0	110.0	25.4	4.6
Baja California	352.0	435.0	359.0	580.0	723.0	371.0	105.4	15.5
Baja California Sur	249.0	218.0	243.0	237.0	322.0	73.0	29.3	5.3
Campeche	710.0	856.0	954.0	955.0	1,107.0	397.0	55.9	9.3
Coahuila de Zaragoza	1,383.0	1,288.0	1,341.0	1,186.0	1,241.0	-142.0	-10.3	-7.1
Colima	323.0	380.0	445.0	934.0	987.0	674.0	208.7	25.3
Chiapas	354.0	454.0	689.0	572.0	682.0	328.0	92.7	14.0
Chihuahua	1,738.0	1,720.0	1,794.0	1,509.0	2,082.0	324.0	18.6	3.5
Ciudad de México	847.0	809.0	924.0	790.0	858.0	11.0	1.3	0.3
Durango	744.0	932.0	912.0	908.0	1,349.0	605.0	81.3	12.6
Guanajuato	3,495.0	3,583.0	4,248.0	3,505.0	3,523.0	26.0	0.8	0.2
Guerrero	738.0	790.0	1,032.0	1,019.0	1,067.0	329.0	44.6	7.7
Hidalgo	210.0	232.0	274.0	243.0	274.0	64.0	30.5	5.5
Jalisco	2,839.0	3,252.0	3,299.0	2,734.0	2,526.0	-313.0	-11.0	-2.3
México	1,006.0	932.0	1,956.0	2,448.0	2,274.0	1,268.0	126.0	17.7
Michoacán de Ocampo	1,863.0	2,094.0	2,337.0	2,697.0	2,856.0	993.0	53.3	8.9
Morelos	1,309.0	1,437.0	1,719.0	1,709.0	1,872.0	563.0	43.0	7.4
Nayarit	300.0	283.0	295.0	217.0	392.0	92.0	30.7	5.5
Nuevo León	3,234.0	3,439.0	3,513.0	4,091.0	4,864.0	1,630.0	50.4	8.5
Oaxaca	928.0	840.0	1,006.0	1,009.0	1,059.0	130.0	14.0	2.7
Puebla	652.0	588.0	652.0	580.0	616.0	-36.0	-5.5	-1.1
Querétaro	709.0	871.0	829.0	720.0	613.0	104.0	14.7	2.8
Quintana Roo	1,450.0	1,269.0	1,943.0	1,514.0	2,485.0	1,035.0	71.4	11.4
San Luis Potosí	494.0	701.0	790.0	649.0	808.0	114.0	23.1	4.2
Sinaloa	1,645.0	1,872.0	2,288.0	1,855.0	1,873.0	228.0	13.9	2.6
Sonora	1,499.0	1,494.0	1,606.0	1,443.0	2,007.0	508.0	33.9	6.0
Tabasco	377.0	417.0	555.0	485.0	710.0	333.0	88.3	13.5
Tamaulipas	1,105.0	980.0	1,139.0	1,127.0	1,409.0	304.0	27.5	5.0
Tlaxcala	206.0	202.0	143.0	151.0	181.0	-27.0	-13.0	-2.7
Veracruz de Ignacio de la Llave	1,314.0	1,865.0	2,015.0	2,050.0	2,006.0	692.0	52.7	8.8
Yucatán	2,146.0	2,139.0	2,612.0	2,064.0	3,033.0	887.0	41.3	7.2
Zacatecas	255.0	309.0	305.0	308.0	243.0	-12.0	-4.7	-1.0

TCA: Tasa de Crecimiento Acumulada

TMCA: Tasa Media de Crecimiento Anual

Fuente: Elaboración propia con cifras del INEGI relativo a Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas

Para 2022, de acuerdo a la misma fuente oficial (Inegi) se registraron 53 mil 629 accidentes en moto. Lo que representó un incremento de poco más de siete mil accidentes en motocicleta en contraste con 2021.

Los accidentes en motocicleta ocupan el tercer lugar de víctimas mortales después de los accidentes en auto y los atropellamientos; y el segundo tipo de incidente que dejó más personas lesionadas.

La motocicleta es para una gran parte de los mexicanos la única alternativa de medio de transporte, como herramienta de trabajo y generación de ingresos; y su uso es cada vez más alto entre la población. No obstante, al ser la única alternativa de movilidad, cada día es más común que incluso familias



completas viajen en motocicleta, esto incluyendo a menores de 12 años cuyo riesgo de una caída se incrementa y peor aún quedan vulnerables ante una caída.

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV), en su artículo 49, establece las medidas mínimas de tránsito que se deben acatar por la federación, las entidades federativas y los municipios y que deben incluir en sus reglamentos de tránsito, así como la aplicación y supervisión de éstas, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo 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.

Sin embargo, en dicho ordenamiento se omite la restricción de transitar por las vías de comunicación en motocicleta con pasajeros menores de 12 años, lo que sería quizá un gran avance en la previsión y disminución de accidentes fatales.

Al revisar la normativa en diversos estados de la República podemos observar lo siguiente:

El Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México establece en su artículo 38, numeral III inciso c) la prohibición de transportar pasajeros menores de doce años de edad, esto a fin de proteger la seguridad de los menores de edad.

Al revisar las disposiciones normativas a nivel reglamentario en materia de tránsito en los estados de: Puebla, Estado de México, Morelos, Chihuahua, Nuevo León, Oaxaca y Yucatán, nos deja ver que no hay prohibición de llevar pasajeros menores de 12 años en motocicleta. Al no existir tal restricción las entidades no consideran que transportar a menores de 12 años como pasajeros en una motocicleta represente un severo peligro.

Por otro lado, también nos deja ver que no hay una homologación en los criterios normativos a nivel reglamentario entre las entidades federativas, en relación con disposiciones que pueden salvar vidas, es por ello que consideró necesario regular sobre el riesgo de transportar a menores de 12 edad como pasajeros en una motocicleta.

La presente iniciativa tiene como objeto prohibir viajar a menores de 12 años en motocicletas como una medida para garantizar las condiciones de seguridad vial, la prevención de accidentes y en su caso prevención de pérdidas humanas”.



A continuación, se presenta el cuadro comparativo del texto legal vigente con las modificaciones propuestas:

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL	
Texto vigente	Propuesta de modificación o adición
Artículo 49. ...	Artículo 49. ...
...	...
...	...
...	...
Del I. al XII. ...	Del I. al XII. ...
XIII. La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables, y	XIII. La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables;
XIV. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.	XIV. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo; y
Sin correlativo.	XV. La prohibición de viajar en motocicleta a cualquier persona menor de doce años.



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

Fuente: elaboración propia, Secretaría Técnica de la Comisión de Movilidad

III. UNIFICACIÓN DE INICIATIVAS:

Esta Comisión dictaminadora considera necesario, en un primer momento, justificar la necesidad de dictaminar en un solo acto las iniciativas presentadas, individualmente, por la Diputada Joanna Alejandra Felipe Torres y el Diputado Gerardo Peña Flores, junto a legisladoras y legisladores integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

Por lo anterior, se expone que ambas iniciativas convergen en su objetivo de reformar el mismo artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (en adelante “Ley” o “Ley General” o “LGMSV”), con el propósito de fortalecer la regulación del transporte en motocicletas y garantizar la seguridad de niñas y niños menores de doce años usuarios de las vías de tránsito.

Ambas propuestas comparten la intención de establecer restricciones específicas en cuanto al transporte de pasajeros menores de doce años en motocicletas, reconociendo los riesgos asociados a esta práctica y la necesidad de adoptar medidas preventivas para reducir los accidentes de tránsito, así como proteger la vida y la integridad física de las y los ciudadanos.



Además, comparten su objetivo fundamental de mejorar la seguridad vial y la regulación del transporte en motocicletas en nuestro país, así como la meta de reducir los accidentes de tránsito y proteger la vida de las niñas y niños, mediante la implementación de medidas preventivas específicas.

En este sentido, la unificación de estas iniciativas en un solo dictamen permitirá consolidar los esfuerzos legislativos hacia un objetivo común, garantizando una respuesta adecuada. Por otra parte, facilitará su análisis y discusión, permitiendo una evaluación integral de las medidas propuestas y la formulación de una respuesta coherente.

IV. CONSIDERACIONES:

Esta Comisión dictaminadora realizó el estudio y análisis de los planteamientos contenidos en las iniciativas, a fin de valorar su contenido, deliberar e integrar el presente Dictamen tomando en cuenta:

Primero. Esta Comisión de Movilidad reconoce la relevancia de la Ley General, especialmente en relación con las preocupaciones planteadas por la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (en adelante "ONU"), en la Resolución No. 74/299⁵ que, entre otros aspectos, destaca la importancia de abordar la seguridad vial en el ámbito urbano, como lo refleja la Nueva Agenda Urbana⁶ aprobada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible. Esta agenda reconoce que la mayoría de las muertes y lesiones graves causadas por accidentes de tráfico tienen lugar en las vías urbanas, subrayando así la necesidad de medidas

⁵ ONU (2020). Consultable en:

<https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n20/226/34/pdf/n2022634.pdf?token=VXD1Hfy5H6Vfvrp772&fe=true>

⁶ ONU (2016). Consultable en: <https://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf>



preventivas. En este sentido, la Ley se alinea con los objetivos y principios establecidos por la ONU para abordar la seguridad vial en entornos urbanos, lo que demuestra su relevancia y pertinencia en el contexto internacional de promoción de la seguridad vial y la movilidad sostenible.

Ambas iniciativas tienen como objetivo principal modificar el artículo 49 de la Ley General para abordar una preocupación común: la seguridad vial, especialmente en lo que respecta al transporte de pasajeros en motocicletas. En el contexto de un creciente uso de este medio de transporte en México y de una situación preocupante con las cifras de siniestros de tránsito terrestre con 377,231 accidentes, 5,181 muertos y 91,501 heridos según reportó el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (en adelante “INEGI”) en 2022⁷, ambas propuestas buscan establecer restricciones específicas para garantizar la protección de los usuarios más vulnerables de las vías, en particular las y los niños menores de doce años.

Por otra parte, las propuestas legislativas abordan de manera específica la preocupación por la seguridad de los pasajeros menores de edad que viajan en motocicletas. Ambas iniciativas proponen prohibir el transporte de niñas y niños menores de doce años en este tipo de vehículos, excepto en casos de transporte público que cumplan con ciertos requisitos de seguridad. La falta de sistemas de retención infantil en las motocicletas representa una preocupación significativa en términos de seguridad vial. Mientras que los vehículos automotores cuentan con sistemas de retención infantil como ISOFIX⁸, diseñados para asegurar las sillas de seguridad de manera directa al bastidor del vehículo, las motocicletas carecen de este tipo de dispositivos.

⁷ INEGI (2022) Consultable en: <https://www.inegi.org.mx/temas/accidentes/>

⁸ ONU (2017) Consultable en:

<https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/255308/9789243511702spa.pdf;jsessionid=990CB7558D841C0594BF8243B4D44E93?sequence=1>



Esta ausencia de sistemas de retención específicos para niñas y niños en motocicletas expone a las y los pasajeros menores de edad a un mayor riesgo de lesiones graves en caso de accidente, dado que no tienen la protección adecuada para su edad y tamaño. Al restringir esta práctica, se busca reducir el riesgo de accidentes y minimizar el impacto negativo en la salud y el bienestar de las niñas y niños en todo el país.

Segundo. Las iniciativas en cuestión buscan mejorar la seguridad vial y proteger la integridad física de las y los usuarios de motocicletas, especialmente de los pasajeros menores de doce años.

Las iniciativas presentadas tienen como propósito fundamental fortalecer las disposiciones concernientes a las medidas mínimas de tránsito establecidas en el artículo 49 de la LGMSV. Según este artículo, tanto la federación, las entidades federativas, así como los municipios deben incluir en sus reglamentos de tránsito disposiciones precisas relacionadas con estas medidas mínimas para garantizar su adecuada aplicación y supervisión.

En este sentido, el artículo establece de manera explícita que dichas disposiciones deben atender y salvaguardar la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, en línea con el principio fundamental de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible.

La normativa vigente también estipula que las autoridades competentes, a nivel federal, estatal y municipal, deben establecer en sus respectivas normativas las sanciones correspondientes para aquellos que infrinjan estas medidas mínimas, lo que refuerza la importancia de garantizar el cumplimiento y respeto de las normativas viales para asegurar un entorno vial más seguro y protegido para las y los niños en México.

Con la adición de disposiciones claras y específicas en la LGMSV, se pretende establecer restricciones al transporte de niñas y niños en motocicletas, prohibiendo esta práctica en aras de prevenir accidentes y reducir la incidencia de lesiones graves y fatales.

Además, se busca fomentar una cultura de responsabilidad y prevención en el uso de este medio de transporte, promoviendo la adopción de medidas de seguridad adecuadas para garantizar la protección de las niñas y niños en México. En última instancia, estas iniciativas buscan contribuir a la construcción de un entorno vial más seguro y protegido para todas y todos los ciudadanos, en línea con los principios de equidad, inclusión y prevención que establece la citada Ley⁹.

Tercero. Esta Comisión dictaminadora encuentra que el sustento jurídico de las iniciativas objeto del presente dictamen radica en la facultad legislativa conferida al Congreso de la Unión para expedir leyes en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a lo dispuesto en el artículo 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Específicamente, estas iniciativas buscan modificar y complementar disposiciones del artículo 49 de la LGMSV relativas a las medidas mínimas de tránsito y su aplicación a nivel federal, estatal y municipal. Este ordenamiento legal, junto con otros dispositivos legales y reglamentarios relacionados con la seguridad vial y la regulación del tránsito, forma parte del marco normativo destinado a garantizar la seguridad y protección de las y los ciudadanos mexicanos en sus desplazamientos por las vías públicas.

Además, las iniciativas encuentran respaldo y concordancia con la Resolución 74/299 de la Asamblea General de las Naciones Unidas que destaca la importancia de adoptar

⁹ Ley General de Movilidad (2022) Consultable en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>



medidas para prevenir los accidentes de tráfico y proteger la vida e integridad física de todas las personas, especialmente en entornos urbanos.

Cuarto. Las iniciativas propuestas son coincidentes con la determinación de esta Comisión dictaminadora sobre medidas de seguridad, en virtud de que están alineadas con el enfoque de acciones afirmativas y la consideración de factores de riesgo establecidos en la Ley General.

Esta Comisión observa que las propuestas buscan implementar políticas y medidas destinadas a favorecer a personas o grupos en situación de vulnerabilidad, con el fin de reducir las desigualdades y barreras que puedan afectarlos en el contexto del tránsito y la movilidad. Esta orientación hacia las acciones afirmativas se refleja en la prohibición propuesta de transportar pasajeros menores de doce años en motocicletas, una medida que constituye una clara acción para proteger a las niñas y niños, así como prevenir accidentes que puedan poner en riesgo su vida e integridad física.

Además, se considera que las propuestas abordan los factores de riesgo identificados en el artículo 5 de la LGMSV, al reconocer que el transporte de menores en motocicletas constituye un factor de riesgo que dificulta la prevención de siniestros de tránsito y la implementación de medidas para mitigar estos riesgos. En este sentido, la modificación del artículo 49 de dicha Ley para prohibir específicamente el transporte de menores en motocicletas representa un paso significativo hacia la reducción de los factores de riesgo asociados con esta práctica.

También, existe concordancia con lo establecido por el artículo 12 de la Ley, el cual establece la importancia primordial de que el sistema de movilidad cuente con las condiciones necesarias para proteger al máximo la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas, con lo que se resalta la



responsabilidad de las autoridades competentes en el diseño y la gestión de la movilidad urbana, instándolas a privilegiar las acciones de prevención que reduzcan los factores de riesgo asociados con el tránsito y el transporte.

En este sentido, las iniciativas se alinean con este enfoque, ya que buscan mitigar uno de los factores de riesgo identificados en el sistema de movilidad, contribuyendo así a la creación de entornos más seguros para todas las personas usuarias de las vías públicas.

Además, esta Comisión dictaminadora encuentra que la relación intrínseca entre la iniciativa planteada y el interés superior del menor, consagrado en el artículo 4º constitucional, trasciende más allá de una mera disposición legal, siendo un pilar fundamental que orienta las políticas públicas hacia el bienestar y desarrollo integral de la niñez.

En este contexto, la propuesta de prohibir el transporte de menores de doce años en motocicletas surge como una medida concreta y necesaria para salvaguardar los derechos y proteger la seguridad de las niñas y los niños en el entorno vial. Alineada con este principio, la iniciativa reconoce que la vulnerabilidad de los menores frente a los accidentes de tráfico requiere una acción afirmativa por parte del estado para evitar situaciones de riesgo innecesario.

Es importante destacar que el transporte de menores en motocicletas presenta un alto grado de peligrosidad debido a la falta de sistemas de retención adecuados y a la exposición directa a factores de riesgo como la velocidad y la imprudencia de otros conductores. Por lo tanto, al prohibir esta práctica, se busca garantizar el derecho de las niñas y niños a la seguridad y protección en su desplazamiento por las vías públicas, promoviendo así un entorno más seguro y favorable para su desarrollo físico, emocional y social.



Quinto. Ahora bien, esta Comisión dictaminadora considera necesario realizar adecuaciones a las propuestas pues es fundamental garantizar que el texto sea claro, concreto y acorde a los principios establecidos en la LGMSV.

En ese sentido, esta Comisión dictaminadora, considera que las modificaciones propuestas deben reflejar de manera precisa y coherente los objetivos y disposiciones de la LGMSV, a fin de evitar interpretaciones ambiguas o conflictos con otras disposiciones. Además, se busca asegurar que las reformas propuestas sean efectivas y aplicables en la práctica, contribuyendo así a mejorar la seguridad vial y proteger la integridad de todas las personas usuarias de las vías públicas en condiciones reales.

Por tanto, las adecuaciones planteadas deben estar en línea con los principios rectores de la LGMSV, tales como la protección de la vida y la integridad física de las personas, la prevención de accidentes de tránsito y la promoción de una movilidad segura y sostenible. Por lo que, resulta necesario revisar detenidamente cada disposición y asegurar que su redacción sea clara, precisa y congruente con los objetivos y principios de la LGMSV, a fin de garantizar su efectividad y aplicación adecuada en el contexto de la seguridad vial en México.

Sexto. Para una correcta interpretación, esta Comisión dictaminadora se permite representar en el siguiente cuadro comparativo el texto legal vigente, las modificaciones propuestas por la Diputada Joanna Alejandra Felipe Torres, las modificaciones propuestas por el Diputado Gerardo Peña Flores y las modificaciones realizadas por esta Comisión dictaminadora:



LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL			
Texto vigente	Propuesta de modificación por la Diputada Joanna Alejandra Felipe Torres	Propuesta de modificación por el Diputado Gerardo Peña Flores	Modificaciones realizadas por la Comisión dictaminadora
Artículo 49. ...	Artículo 49. ...	Artículo 49. ...	Artículo 49. ...
...
...
...
Del I. al IX. ...	Del I. al IX. ...	Del I. al IX. ...	Del I. al IX. ...
Sin correlativo.	IX. Bis. La prohibición de circular en motocicleta con pasajeros menores de doce años de edad, exceptuando las motocicletas que se utilicen como transporte público y que cuenten al	Sin correlativo.	Sin correlativo.



<p>Del X. al XII. ...</p> <p>XIII. La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables, y</p> <p>XIV. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.</p>	<p>menos con cabina y cinturones de seguridad para pasajeros;</p> <p>Del X. al XII. ...</p> <p>XIII. ...</p> <p>XIV. ...</p>	<p>Del X. al XII. ...</p> <p>XIII. La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables;</p> <p>XIV. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo; y</p>	<p>Del X. al XII. ...</p> <p>XIII. La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables;</p> <p>XIV. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo; y</p>
--	---	---	---



Sin correlativo. ...	Sin correlativo. ...	XV. La prohibición de viajar en motocicleta a cualquier persona menor de doce años.	XV. La <u>prohibición a cualquier persona, conductora y/o pasajero, menor de doce años a viajar en motocicleta</u>
---	---	--	--

=

Séptimo. Por lo que respecta al régimen transitorio resulta imperativo ajustar el mismo para contemplar diversas disposiciones que garanticen una adecuada implementación del presente decreto.

Esta Comisión dictaminadora considera que, tras la aprobación de la presente iniciativa, los gobiernos de las entidades federativas, así como sus municipios y alcaldías, deberían tener un plazo razonable de máximo de 150 días para adecuar su legislación y reglamentación conforme a lo dispuesto en el presente decreto.

Este lapso otorga el tiempo necesario para que las autoridades locales realicen los ajustes pertinentes en sus normativas internas, garantizando la armonización de la presente iniciativa con las disposiciones locales.



Finalmente, se debe disponer la derogación de todas las disposiciones que se opongan al presente Decreto, lo que asegura la eliminación de cualquier normativa previa que pudiera entrar en conflicto con las nuevas disposiciones establecidas. Estos ajustes en el régimen transitorio son fundamentales para asegurar una transición ordenada y efectiva hacia la plena aplicación de las iniciativas propuestas.

A continuación, se exponen las modificaciones realizadas al régimen transitorio por esta Comisión dictaminadora:

RÉGIMEN TRANSITORIO		
Propuesta por la Diputada Joanna Alejandra Felipe Torres	Propuesta por el Diputado Gerardo Peña Flores	Modificaciones realizadas por la Comisión dictaminadora
<p>Artículo Primero. El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>Artículo Segundo. Se derogan todas las disposiciones que se opongan al presente Decreto.</p>	<p>Artículo Único. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p>	<p>Primero. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>Segundo. Los gobiernos de las entidades federativas, sus municipios y alcaldías deberán adecuar su legislación y/o reglamentación conforme al presente</p>



		Decreto en un plazo máximo de 150 días. Tercero. Se derogan todas las disposiciones que se opongan al presente Decreto.
--	--	---

En mérito de lo expuesto, la Comisión de Movilidad, se permite someter a la consideración del Pleno de la Cámara de Diputados el siguiente:

PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UNA FRACCIÓN XV AL TERCER PÁRRAFO DEL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Único. Se adiciona una fracción XV al tercer párrafo del artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

Artículo 49. Medidas mínimas de tránsito.

...

...

...

I. a XII. ...



XIII. La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables;

XIV. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo, y

XV. La prohibición a cualquier persona, conductora y/o pasajero, menor de doce años a viajar en motocicleta.

...

...

Transitorios

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

Segundo. Los gobiernos de las entidades federativas, sus municipios y alcaldías deberán adecuar su legislación y/o reglamentación conforme al presente Decreto en un plazo máximo de 150 días.

Tercero. Se derogan todas las disposiciones que se opongan al presente Decreto.

**Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,
al día 20 del mes de marzo de 2024.**

POR LA COMISIÓN DE MOVILIDAD

SE ADJUNTAN AL PRESENTE DICTAMEN LA VOTACIÓN DE LAS Y LOS DIPUTADOS INTEGRANTES DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD.

**Vigésima Reunión Ordinaria de la Comisión de Movilidad
LXV**

Número de sesion:20

20 de marzo de 2024

Reporte Votación por Tema

NOMBRE TEMA	4.1. Que reforma el artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, a cargo de la Diputada Joanna Alejandra Felipe Torres y el Diputado Gerardo Peña Flores, junto a las y los integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.
INTEGRANTES	Comisión de Movilidad

Diputado	Posicion	Firma
 Alma Delia Navarrete Rivera (MORENA)	A favor	C08B274E7785F008C22334630B8AFF 490AFF93A4422C431990E67C95620D 54A52EDA769597A42442B93A3D37D 728C421E7328DBC65F6786F5D1FDD D83C6E84A0
 Ángel Miguel Rodríguez Torres (MORENA)	A favor	42A6056E42E3F581D07E2F197F54F D2D710F63B9C0D9BEE8F78A055DF 3C61BAA6C90428C90B98E7E9972C8 049B4D03BF473592603F5D3B3CC36 0E5819D18F0F3
 Annia Sarahí Gómez Cárdenas (PAN)	A favor	2ADA22F080038FAF70262E6E8E426 2CC94AFBB9E9226BB3BDEC44E970 2005CAB5A947A10C268EB37C5D92B 5861442C47ED23A5DF4C8D4009FB4 68506BC988AA7
 Carlos López Guadarrama (MORENA)	Ausentes	42985EB5533F7518B6688631D6E2A3 62DA3AC054728854D31A6974A67713 43C6415597B8C14FCB90F725C6971 70B0955B8B291BF4EB8469E2CCE87 0DBA6C5CF4

**Vigésima Reunión Ordinaria de la Comisión de Movilidad
LXV**

Número de sesion:20

20 de marzo de 2024

4.1. TEMA Que reforma el artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, a cargo de la Diputada Joanna Alejandra Felipe Torres y el Diputado Gerardo Peña Flores, junto a las y los integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

INTEGRANTES Comisión de Movilidad



Catalina Diaz Vilchis

(MORENA)

A favor

8CC06B0BE59637AAFFEE71873B727
 4F7A8F16FB071F7A4B48D86D724F9
 A4FC6279085CEBCB7EE1D30D2606
 5F745074FEC77ED92F814C7544CCE
 905F744CFB456



Flor Ivone Morales Miranda

(MORENA)

A favor

66BC83E6717B646D9BE6FFC43F1FF
 88C3A92D11C2D3A10DBE3FF4E0FB
 D97C5CD97E0C38F62C1838C0D70A
 A10A35886CD6CB5E18A12F0FCE5
 F01D5EF1A342018



Graciela Sánchez Ortiz

(MORENA)

Ausentes

63EFD0336561C3634AB051BB2FD26
 BCD0C05035CB295757539E15F2615
 B2717E82B0C54D71DDF8AA91EFC8
 2E69FAD80B4384782B0DA90911D26
 4FC24435EBF43



José Antonio García García

(MORENA)

A favor

DBAA291D3218E9D91B87B3CBF09F
 75D495A4459B365B4579068FB29303
 4CBE7D968EE9F08DA602CF63EAB4
 FDB5DC88F6CDC95AD3742C779A96
 796541387F7439



José Antonio Zapata Meraz

(PAN)

A favor

ABA1CC71A9AF3D4EF869C5BAAEB5
 FC0E78E7123E901EF2A54251A0BDE
 0D42A4462210031484A0F9959A861F
 B7BBC973084672E51B0B202B550A4
 17D1B13C80B2

**Vigésima Reunión Ordinaria de la Comisión de Movilidad
LXV**

Número de sesion:20

20 de marzo de 2024

NOMBRE TEMA 4.1. Que reforma el artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, a cargo de la Diputada Joanna Alejandra Felipe Torres y el Diputado Gerardo Peña Flores, junto a las y los integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

INTEGRANTES Comisión de Movilidad



Juan Francisco Espinoza Eguía

(PRI)

A favor

90FB49597699AEB02341AE5B93DBD
A5D677099AADA543F5BAB0405D0F5
AAD3186B63B5BC8DE4F9627745EC
F362DAD564AE49BFB122EC72FCA2
155D965428EF5B



Justino Eugenio Arriaga Rojas

(MORENA)

A favor

27336B8030597B8944390333E51F988
3D344779A4591A321EA0FEC2AA154
5517FADAF167D25191AE79B1A220C
04BE86C4552DFD77CD524AB5044B9
87007F2427



Luis Enrique Martínez Ventura

(PT)

A favor

48FE1B94F4F60DB80AB6B66FCD830
11E256A6A32F2D5DBB5C919E9A237
B62454951EFFA37FED496987C9ADF
1CC14FADBF700B5C221DC5D413B4
A2B4090138C19



María del Carmen Zúñiga Cuevas

(MORENA)

A favor

DE1EA59CA366E6DF35C202C7382D
252FE9919938C99A80A9BE056B35D
883F45BF63AD58A658A24AB661B37
16511061C983062F26A5E0357B1A57
E4333C157A95



Mariana Erandi Nassar Pifeyro

(PRI)

A favor

6793F06D8E73ECA703BD9A6EC9A3
F467D633AD8A421546C066E5E4A9D
809B7A65E6AE83643650E94DD2F5E
4AEB3392C4ADA66CB5FA703D344E
EEA2561AABFDC1

Vigésima Reunión Ordinaria de la Comisión de Movilidad
LXV

Número de sesión: 20

20 de marzo de 2024

NOMBRE TEMA 4.1. Que reforma el artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, a cargo de la Diputada Joanna Alejandra Felipe Torres y el Diputado Gerardo Peña Flores, junto a las y los integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

INTEGRANTES Comisión de Movilidad



Miguel Humberto Rodarte de Lara

(PAN)

A favor

71DC96026060327AC2EBEE64AD837
959C435AA91C0FC0F8A8B73BF54D6
13783000090786B18A31C6887E0B52
65C81723675A44E5D3998D77EA9A0
64CE8C507A9



Omar Enrique Castañeda González

(MC)

A favor

5A1B25C5D67F86880A14BBA670A0B
C98C8082DB07478B158ED97DD1F25
EB39E2230F8FAD330E1CEA7E4FD0
4F85E78896AD97AF4D5CFAB816A5A
B886003426C68



Paulina Aguado Romero

(MC)

A favor

DE90849745FFD9C4EC78EC05197A2
F512A3D3C177499E93F0FFAD1DD9E
75EDBAF722F5DDC4A1F9D070A859
225E59AC5101515649A8EC4F5EA8E
9887BD74E80F6



Ricardo Aguilar Castillo

(PRI)

A favor

179F21248F179B0A5CC6C62C31916
E19269D14A692FF71D4392C9576BF
4947D55627A74072796AA9BBEE131
AB4A27327BF0DA6391FF54FBA34D8
B5833A1727F0



Rocio Esmeralda Reza Gallegos

(PAN)

Ausentes

E0E21677D78EB7E111616AB4416406
C8EF6AEA6EC263CD875EE3B928D9
2312DD1C6A322432D9A8977371EC6
92F5C3CC76D80FB905A8D42E6F43B
59DDCBB23C39

**Vigésima Reunión Ordinaria de la Comisión de Movilidad
LXV**

Número de sesion:20

20 de marzo de 2024

NOMBRE TEMA 4.1. Que reforma el artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, a cargo de la Diputada Joanna Alejandra Felipe Torres y el Diputado Gerardo Peña Flores, junto a las y los integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

INTEGRANTES Comisión de Movilidad



Santy Montemayor Castillo

(PVEM)

Ausentes

CE6EF0C040703C152C12300233A33
0A08E422C5BE830E0E04E9B3827DD
29F7794A8CED74532AA24780E72099
ECF74580179ED43A3AFD9CCB272E
A44BD94B419A



Xavier Gonz6lez Ziri6n

(PRI)

Ausentes

8CF09A6555E225564F585C5C600A8
E24FDD6934CACEF90BF388AE8137
F01C425D9635EFE080BA3BD2DEA9
DFF75A4BC16F3C575CA3F86D047A9
29A1BAF02189F0

Total 21



DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE DERECHOS HUMANOS A LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA AL ARTÍCULO 15 OCTAVUS DE LA LEY FEDERAL PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN.

HONORABLE ASAMBLEA:

La Comisión de Derechos Humanos de la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 39 y 45, numerales 6, incisos e) y f) y 7 y demás relativos de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; así como a los artículos 80, 82 numeral I, 85 y 157, numeral I, fracción I y 158 numeral I, fracción IV del Reglamento de la Cámara de Diputados y demás relativos de dicho ordenamiento, formulamos el presente dictamen al tenor de la siguiente:

I.- METODOLOGÍA:

La Comisión de Derechos Humanos, encargada del análisis y dictamen de la iniciativa en comento, desarrolló los trabajos correspondientes conforme al procedimiento que a continuación se describe:

- En el apartado denominado **"ANTECEDENTES"**, se da constancia del trámite del proceso legislativo, así como de la recepción y turno para el dictamen de las iniciativas.
- En el apartado **"CONTENIDO DE LA INICIATIVA"**, se exponen los objetivos y se hace una breve descripción de la iniciativa en la que se resume su contenido, motivos y alcances.



- Por último, en el apartado "**CONSIDERACIONES**", los integrantes de la Comisión dictaminadora expresan los razonamientos y argumentos con base en los cuales se sustenta el sentido del presente dictamen.

II.- ANTECEDENTES:

PRIMERO. - Con fecha 22 de noviembre de 2023, en la LXV legislatura, la **Diputada María del Carmen Escudero Fabre**, del **Grupo parlamentario del Partido Acción Nacional**, presentó la iniciativa con proyecto de Decreto por el que se reforma el artículo 15 octavus de la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación.

SEGUNDO. - Con fecha 23 de noviembre de 2023, la iniciativa fue recibida en esta Comisión mediante oficio: **D.G.P.L. 65-II-2-2727**, asignándole el número de expediente: **9469**.

III.- CONTENIDO DE LA INICIATIVA:

La **Diputada María del Carmen Escudero Fabre**, presentó la iniciativa con proyecto de decreto por el que se pretende reformar el párrafo segundo del Artículo 15 Octavus de la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación; de acuerdo a la exposición de motivos, se plasman las ideas centrales de la misma, como lo es adecuar la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación, para incluir a las comunidades indígenas y afroamericanas respecto de los grupos a quienes prioritariamente se deben dirigir las acciones afirmativas.

Por lo que, por un aparte la Diputada María del Carmen Escudero Fabre, menciona que, desde hace más de tres décadas, el derecho internacional de los derechos humanos ha ido delineando los estándares relativos a los derechos de los pueblos indígenas. Instrumentos como el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) sobre Pueblos Indígenas y Tribales y la Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas han establecido un marco

jurídico internacional sólido que busca garantizar el respeto a la libre autodeterminación, la cultura, la tierra, y los recursos naturales de estos pueblos.

Así mismo, argumenta que, en México, el reconocimiento de los derechos de los pueblos indígenas y las comunidades afroamericanas ha encontrado eco en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, específicamente en el artículo 2, que reconoce la composición pluricultural de la nación originada en sus pueblos indígenas. Este artículo establece el derecho a la libre determinación y autonomía de los pueblos indígenas, reconociendo su derecho a mantener y fortalecer sus instituciones políticas, económicas, sociales y culturales.

La misma Diputada menciona que, a pesar de los avances significativos en el reconocimiento legal y constitucional de los derechos de los pueblos indígenas y las comunidades afroamericanas en México, persisten desafíos considerables en la implementación y garantía efectiva de estos derechos. Los informes y denuncias de violaciones a los derechos de libre determinación, acceso a la justicia, tierras, territorios y recursos naturales subrayan la brecha entre los compromisos legales y su realización práctica.

Del mismo modo, hace referencia a las estadísticas del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) y los resultados del Censo de Población y Vivienda revelan una población significativa que se identifica como indígena, lo cual subraya la importancia de adoptar medidas efectivas para la protección de sus derechos. No obstante, la discriminación estructural, la marginación y la falta de oportunidades continúan siendo barreras significativas para el pleno ejercicio de sus derechos y libertades.

De igual forma destaca que, para superar estos desafíos, es imperativo fortalecer el marco jurídico y las políticas públicas en favor de los pueblos indígenas y las comunidades afroamericanas. La propuesta de reformar la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación es un paso crucial hacia la armonización de la

legislación con los estándares internacionales y la garantía efectiva de los derechos de estas comunidades. Esta reforma debería enfocarse en garantizar la igualdad real de oportunidades, el derecho a la no discriminación y la inclusión social, económica y política de los pueblos indígenas y las comunidades afro mexicanas.

Por último, la Diputada María del Carmen Escudero Fabre menciona que, es vital que el Estado mexicano adopte un enfoque proactivo y participativo, involucrando directamente a las comunidades indígenas y afro mexicanas en el diseño, implementación y evaluación de las políticas públicas que les afectan. El reconocimiento de sus sistemas propios de gobernanza, justicia y manejo de recursos naturales, dentro de un marco de respeto a la autonomía y libre determinación, es fundamental para avanzar hacia una sociedad más inclusiva y justa.

Con motivo de lo anterior se formula la presente iniciativa, misma que se expone en el siguiente cuadro comparativo:

Texto Vigente	Propuesta de la Iniciativa Diputada María del Carmen Escudero Fabre
Artículo 15 Octavus. - Las acciones afirmativas podrán incluir, entre otras, las medidas para favorecer el acceso, permanencia y promoción de personas pertenecientes a grupos en situación de discriminación y subrepresentados, en espacios educativos, laborales y cargos de elección popular a través del establecimiento de porcentajes o cuotas.	Artículo 15 Octavus. - Las acciones afirmativas podrán incluir, entre otras, las medidas para favorecer el acceso, permanencia y promoción de personas pertenecientes a grupos en situación de discriminación y subrepresentados, en espacios educativos, laborales y cargos de elección popular a través del establecimiento de porcentajes o cuotas.



Las acciones afirmativas serán prioritariamente aplicables hacia personas pertenecientes a los pueblos indígenas, afrodescendientes, mujeres, niñas, niños y adolescentes, personas jóvenes, personas con discapacidad y personas adultas mayores.	Las acciones afirmativas serán prioritariamente aplicables hacia personas pertenecientes a los pueblos y comunidades indígenas, y afromexicanas , mujeres, niñas, niños y adolescentes, personas jóvenes, personas con discapacidad y personas adultas mayores.
--	---

IV.- CONSIDERACIONES:

PRIMERA. - Está Comisión es competente con fundamento en los artículos 45, numerales 6, incisos e) y f), 7 y demás relativos de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, y los artículos 80, 82 numeral 1, 85, 157 numeral 1, fracción I y 158 numeral 1, fracción IV del Reglamento de la Cámara de Diputados para emitir dictamen respecto a la iniciativa referida en antecedentes.

SEGUNDA. - Quienes integramos esta Comisión, coincidimos con los planteamientos expuestos por las legisladoras, en el sentido de con la aprobación de esta reforma al artículo 15 Octavus de la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación, se estaría atendiendo a las recomendaciones que la Comisión Interamericana de Derechos Humanos (CIDH) formuló en el *"Compendio Igualdad y no discriminación. Estándares Interamericanos"* (2019), ¹ en el que se instó a los Estados parte, como México, a adoptar acciones afirmativas a favor de los grupos históricamente discriminados.

¹ CIDH. Compendio Igualdad y no discriminación. Estándares Interamericanos. OEA/Ser.L/V/II.171. 12 de febrero de 2019. Párrafos 63 al 65. [en línea] <http://www.oas.org/es/cidh/informes/pdfs/Compendio-igualdadNoDiscriminacion.pdf>



"Las acciones afirmativas se adoptan para garantizar en condiciones de igualdad, el goce o ejercicio de uno o más derechos humanos y libertades fundamentales de personas o grupos que así lo requieran, siempre que tales medidas no impliquen el mantenimiento de derechos separados para grupos distintos y que no se perpetúen después de alcanzados sus objetivos.

En efecto, las acciones afirmativas tienen el propósito de atenuar o eliminar condiciones que causen la discriminación de ciertos grupos. Asimismo están destinadas a asegurar el completo y equitativo goce de derechos humanos y libertades fundamentales de los grupos en situación de vulnerabilidad y/o en situación de discriminación histórica.

La CIDH ha enfatizado a través de su labor, la necesidad de realizar acciones afirmativas, así como la recomendación de formular políticas públicas que permitan prevenir situaciones estructurales de discriminación. Para concluir el capítulo II se presenta esta selección de párrafos que permiten identificar ejemplos en ese sentido"².

En ese sentido, se considera que los pueblos y comunidades indígenas, y afro-mexicanas, se les sea garantizado, en condiciones de igualdad, el goce o ejercicio de sus derechos humanos y libertades fundamentales.

TERCERA. - La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo segundo reconoce a los pueblos y comunidades afro-mexicanas, cualquiera que sea su autodenominación, como parte de la composición pluricultural de la Nación, por lo cual esta Comisión considera que la presente iniciativa obedece a un tema de justicia social pero también a una cuestión de armonización legislativa.

Artículo 2o. La Nación Mexicana es única e indivisible.

² Ibidem.



La Nación tiene una composición pluricultural sustentada originalmente en sus pueblos indígenas que son aquellos que descienden de poblaciones que habitaban en el territorio actual del país al iniciarse la colonización y que conservan sus propias instituciones sociales, económicas, culturales y políticas, o parte de ellas.

La conciencia de su identidad indígena deberá ser criterio fundamental para determinar a quiénes se aplican las disposiciones sobre pueblos indígenas.

Son comunidades integrantes de un pueblo indígena, aquellas que formen una unidad social, económica y cultural, asentadas en un territorio y que reconocen autoridades propias de acuerdo con sus usos y costumbres.

El derecho de los pueblos indígenas a la libre determinación se ejercerá en un marco constitucional de autonomía que asegure la unidad nacional. El reconocimiento de los pueblos y comunidades indígenas se hará en las constituciones y leyes de las entidades federativas, las que deberán tomar en cuenta, además de los principios generales establecidos en los párrafos anteriores de este artículo, criterios etnolingüísticos y de asentamiento físico.

...

Esta Constitución reconoce a los pueblos y comunidades afromexicanas, cualquiera que sea su autodenominación, como parte de la composición pluricultural de la Nación. Tendrán en lo conducente los derechos señalados en los apartados anteriores del presente



artículo en los términos que establezcan las leyes, a fin de garantizar su libre determinación, autonomía, desarrollo e inclusión social.

CUARTA. - De acuerdo a la investigadora parlamentaria Alma Arámbula Reyes, define a la discriminación positiva o acción afirmativa como el término que se le da a una acción que, pretende establecer políticas que dan a un determinado grupo social, étnico, minoritario o que históricamente haya sufrido discriminación a causa de injusticias sociales, un trato preferencial en el acceso o distribución de ciertos recursos o servicios, así como acceso a determinados bienes, con el objeto de mejorar la calidad de vida de grupos desfavorecidos y compensarlos por los perjuicios o la discriminación de la que fueron víctimas en el pasado.³

Ahora bien, el Estado Mexicano, y tal como ya se ha puntualizado en el cuerpo del presente dictamen, se ha encargado de velar por el cumplimiento de los Tratados y Convenciones Internacionales de los cuales es parte, en materia de discriminación y protección de los derechos de las personas que forman parte de grupos vulnerables, de una minoría o de un grupo que históricamente ha sido discriminado, aumentando la esfera jurídica de todas y cada una de ellas, aplicando diversos medios jurídicos para velar por su seguridad e integridad para que puedan disfrutar de una vida plena y libre de violencia.

QUINTA. - La Suprema Corte de Justicia de la Nación, ha elaborado la jurisprudencia 44/2018, con la cual se ha optado por marcar un mecanismo y/o metodología para que, en los casos en los que se involucre un posible tratamiento normativo diferenciado, éste deba cumplir con los lineamientos tendientes a la procuración y protección de la esfera jurídica de las personas pertenecientes a un grupo vulnerable o minoría, en aras de poder asegurar su pleno desarrollo, su

³ Arámbula Reyes, Alma (2008). "Acciones Afirmativas", México, Centro de Documentación, Información y Análisis de la H. Cámara de Diputados del Palacio Legislativo, Pág. 4. Consultado el 05 de marzo de 2024 de: <https://www.diputados.gob.mx/sedia/sia/spe/SPE-ISS-12-08.pdf>



derecho a la vida y sobre todo, a no ser discriminado por formar parte de un sector social diferente.

Registro digital: 2017423

Instancia: Primera Sala

Décima Época

Materia(s): Constitucional

Tesis: 1a./J. 44/2018 (10a.)

Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación.

Libro 56, Julio de 2018, Tomo I, página 171

Tipo: Jurisprudencia

DERECHOS FUNDAMENTALES A LA IGUALDAD Y A LA NO DISCRIMINACIÓN. METODOLOGÍA PARA EL ESTUDIO DE CASOS QUE INVOLUCREN LA POSIBLE EXISTENCIA DE UN TRATAMIENTO NORMATIVO DIFERENCIADO.

Las discusiones en torno a los derechos fundamentales a la igualdad y a la no discriminación suelen transitar por tres ejes: 1) la necesidad de adoptar ajustes razonables para lograr una igualdad sustantiva y no meramente formal entre las personas; 2) la adopción de medidas especiales o afirmativas, normalmente llamadas "acciones afirmativas"; y, 3) el análisis de actos y preceptos normativos que directa o indirectamente (por resultado), o de forma tácita, sean discriminatorios. En el tercer supuesto, cuando una persona alega discriminación en su contra, debe proporcionar un parámetro o término de comparación para demostrar, en primer lugar, un trato diferenciado, con lo que se busca evitar la existencia de normas que, llamadas a proyectarse sobre situaciones de igualdad de hecho, produzcan como efecto de su aplicación: i) una ruptura de esa igualdad al generar un trato



discriminatorio entre situaciones análogas; o, ii) efectos semejantes sobre personas que se encuentran en situaciones dispares. Así, los casos de discriminación como consecuencia de un tratamiento normativo diferenciado exigen un análisis que se divide en dos etapas sucesivas y no simultáneas: la primera implica una revisión con base en la cual se determine si las situaciones a comparar en efecto pueden contrastarse o si, por el contrario, revisten divergencias importantes que impidan una confrontación entre ambas por no entrañar realmente un tratamiento diferenciado; y una segunda, en la cual se estudie si las distinciones de trato son admisibles o legítimas, lo cual exige que su justificación sea objetiva y razonable, utilizando, según proceda, un escrutinio estricto –para confirmar la rigurosa necesidad de la medida– o uno ordinario –para confirmar su instrumentalidad–. En ese sentido, el primer análisis debe realizarse con cautela, pues es común que diversas situaciones que se estiman incomparables por provenir de situaciones de hecho distintas, en realidad conllevan diferencias de trato que, más allá de no ser análogas, en realidad se estiman razonables. En efecto, esta primera etapa pretende excluir casos donde no pueda hablarse de discriminación, al no existir un tratamiento diferenciado.

Así mismo en materia de acciones afirmativas se ha pronunciado al señalar la importancia de su aplicación social:

ACCIONES AFIRMATIVAS. NATURALEZA, CARACTERÍSTICAS Y OBJETIVO DE SU IMPLEMENTACIÓN.

De la interpretación sistemática y funcional de lo establecido en los artículos 1, párrafo quinto y 4, párrafo primero, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1, párrafo 1, y 24 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos; 1 y 4, párrafo 1,



de la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer; 1, 2, 4 y 5, fracción I, de la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación; 1, 2, 3, párrafo primero, y 5, fracción I, de la Ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres; así como de los criterios de la Corte Interamericana de Derechos Humanos sustentados en la Opinión Consultiva OC-4/84, y al resolver los casos *Castañeda Gutman vs. México*; y *De las Niñas Yean y Bosico vs. República Dominicana*; se advierte que **las acciones afirmativas constituyen una medida compensatoria para situaciones en desventaja, que tienen como propósito revertir escenarios de desigualdad histórica y de facto que enfrentan ciertos grupos humanos en el ejercicio de sus derechos, y con ello, garantizarles un plano de igualdad sustancial en el acceso a los bienes, servicios y oportunidades de que disponen la mayoría de los sectores sociales. Este tipo de acciones se caracteriza por ser: temporal, porque constituyen un medio cuya duración se encuentra condicionada al fin que se proponen; proporcional, al exigírseles un equilibrio entre las medidas que se implementan con la acción y los resultados por conseguir, y sin que se produzca una mayor desigualdad a la que pretende eliminar; así como razonables y objetivas, ya que deben responder al interés de la colectividad a partir de una situación de injusticia para un sector determinado.**⁴

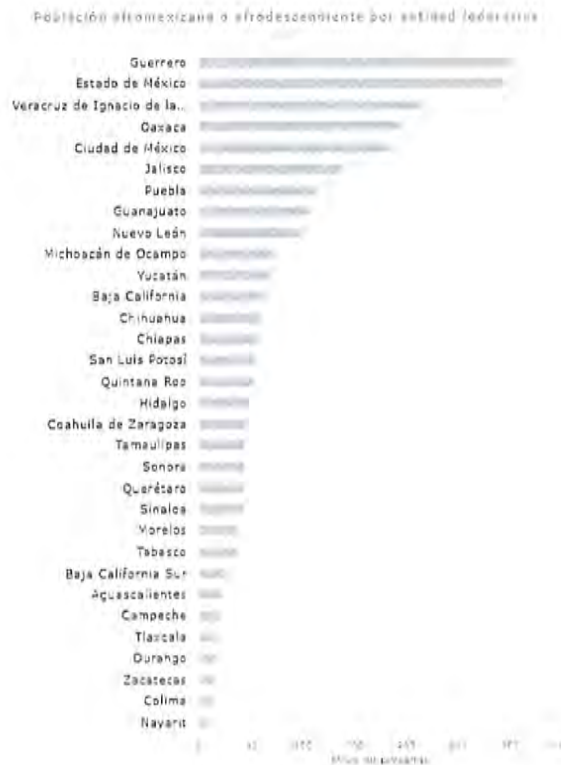
ACCIONES AFIRMATIVAS. ELEMENTOS FUNDAMENTALES.

⁴ Jurisprudencia 30/2014 :: Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación :: Jurisprudencias y Tesis :: Ley de México :: Justicia México



De la interpretación sistemática y funcional de lo establecido en los artículos 1°, párrafo quinto; 4°, párrafo primero, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1, párrafo 1 y 24, de la Convención Americana sobre Derechos Humanos; 1 y 4, párrafo 1, de la Convención sobre la Eliminación de todas las Formas de Discriminación Contra la Mujer; 1, 2, 4 y 5, fracción I, de la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación; 1, 2, 3, párrafo primero; y 5, fracción I, de la Ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres; así como de los criterios de la Corte Interamericana de Derechos Humanos y del Comité para la Eliminación de la Discriminación contra la Mujer; se colige la obligación del Estado mexicano de establecer acciones afirmativas en tanto constituyen medidas temporales, razonables, proporcionales y objetivas orientadas a la igualdad material. En consecuencia, **los elementos fundamentales de las acciones afirmativas, son: a) Objeto y fin. Hacer realidad la igualdad material y, por tanto, compensar o remediar una situación de injusticia, desventaja o discriminación; alcanzar una representación o un nivel de participación equilibrada, así como establecer las condiciones mínimas para que las personas puedan partir de un mismo punto de arranque y desplegar sus atributos y capacidades. b) Destinatarias. Personas y grupos en situación de vulnerabilidad, desventaja y/o discriminación para gozar y ejercer efectivamente sus derechos, y c) Conducta exigible. Abarca una amplia gama de instrumentos, políticas y prácticas de índole legislativa, ejecutiva, administrativa y reglamentaria. La elección de una acción dependerá del contexto en que se aplique y del objetivo a lograr. La figura más conocida de las acciones afirmativas son las políticas de cuotas o cupos.**

SEXTA. - Por otra parte, el INEGI⁵ menciona que, en México existen viviendo aproximadamente 2,576,213 personas que se reconocen como afromexicanas representando el 2% de la población total del país, resultando entre estos, el 50% de mujeres y el 50% de hombres.⁶ Ahora bien, del total de los Afromexicanos radicados en nuestro país se estima que el 40% oscila entre los 30 y 59 años de edad, así mismo, en el año 2020, se observó que la mayor concentración de la población afromexicana se encuentra distribuida entre seis entidades federativas, siendo estas; Guerrero, Estado de México, Veracruz, Oaxaca, Ciudad de México y Jalisco, para mayor ilustración se observa la gráfica ⁷ siguiente:



⁵ Población afromexicana o afrodescendiente, sitio web:
<https://cuentame.inegi.org.mx/poblacion/afromexicanos.aspx?tema=P#:~:text=Las%20personas%20afromexicanas%20o%20afrodescendientes,su%20cultura%2C%20costumbres%20y%20tradiciones>.

⁶ Ídem

⁷ Grafica 1, sitio web:
<https://cuentame.inegi.org.mx/poblacion/afromexicanos.aspx?tema=P#:~:text=Las%20personas%20afromexicanas%20o%20afrodescendientes,su%20cultura%2C%20costumbres%20y%20tradiciones>.



SÉPTIMA. – El Centro de Estudios de Finanzas Públicas emitió opinión en sentido positivo en los siguientes términos:

En respuesta a su solicitud recibida con oficio número LXV/CDH/MGS/ajda/233/23, a través de la cual se solicita a este Centro de Estudios la valoración del impacto presupuestario de la Iniciativa con proyecto de decreto, por el que se reforman el artículo 15 Octavus de la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación, presentada por la diputada María del Carmen Escudero Fabre y legisladores integrantes del Grupo Parlamentario del PAN, hago de su conocimiento lo siguiente: El impacto presupuestario de las Iniciativas se determina conforme al artículo 19 del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, en donde se establece que la creación de unidades administrativas o plazas adicionales, programas nuevos, destinos específicos de gasto público o nuevas atribuciones, generan un impacto presupuestario para la Administración Pública Federal. La Iniciativa tiene por objeto actualizar los sujetos de las acciones afirmativas. ...

Con base en el análisis de la referida propuesta de reforma se concluye que su eventual aprobación, no generará un impacto presupuestal por incluir las denominaciones vigentes de los pueblos y comunidades indígenas y afroamericanos como sujetos de las acciones afirmativas.

Por lo anterior, quienes integramos esta Comisión de Derechos Humanos, consideramos aprobar en sentido positivo la iniciativa que reforma el artículo 15 Octavus de la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación.



Por lo antes expuesto se somete a consideración de esta H. Cámara de Diputados el siguiente proyecto de:

DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 15 OCTAVUS DE LA LEY FEDERAL PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN.

ÚNICO. Se reforma el párrafo segundo del artículo 15 Octavus de la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación, para quedar como sigue:

Artículo 15 Octavus. ...

Las acciones afirmativas serán prioritariamente aplicables hacia personas pertenecientes a los pueblos **y comunidades** indígenas, **y afroamericanas**, mujeres, niñas, niños y adolescentes, personas jóvenes, personas con discapacidad y personas adultas mayores.

Transitorio

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

Palacio Legislativo de San Lázaro a 17 de abril de 2024

Vigésima séptima reunión plenaria
LXV





Número de sesión: 27

17 de abril de 2024

Reporte Votación por Tema

NOMBRE TEMA e) Expedientes 9469. Dictamen en sentido positivo, relativo a la iniciativa con proyecto de decreto por la que se reforma el artículo 15 Octavus de la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación.

INTEGRANTES Comisión de Derechos Humanos

Diputado	Posicion	Firma
 Beatriz Rojas Martínez (MORENA)	A favor	9400018201FB2C334855DFEBB7E3D 91B626467EE771A96521361B97414C A09DDA9E416E57DE97BCD5900ABF 315F2B990A69BFC0143D454CD5DE6 A01DFCFF9368
 Carolina Dávila Ramírez (PRI)	A favor	46D0381203001E1E068D6EF078A8E8 731F475D9502D303219CE33726C323 62DF6D481C1F50548556B7180F0936 4D13E954DF7788F683B8778AEE00D 5F09ABD93
 Erika Vanessa Del Castillo Ibarra (MORENA)	A favor	227AE3BE31E88F17C14C9E89750B5 DE33B4CC290EDEBF241250E480267 3928DB8001404AAFE19AE847C4C7C BE78D3119F5330343ED23EBBA1FF3 227D58E2DEA8
 Esther Mandujano Tinajero (PAN)	A favor	DDBDC3539A9FD28B0212FA7243E0 E10DEE0A1844CBF4866D4DF0C8542 F7A036D9DEFFFA424F9DC9494715E ECCA0C524C87549117E4D516E19CF 9AC2702C9A51E

Vigésima séptima reunión plenaria
LXV

Número de sesión:27

17 de abril de 2024

NOMBRE TEMA e) Expedientes 9469. Dictamen en sentido positivo, relativo a la iniciativa con proyecto de decreto por la que se reforma el artículo 15 Octavus de la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación.

INTEGRANTES Comisión de Derechos Humanos



Evangelina Moreno Guerra

(MORENA)

A favor

6B63C13E6F7B869D6EEC711E6441B
BC402834C6A89A87D8CBA70A6327C
A334C5F829C6D096D1F68E77F1B30
64C7A7CBE242605AEEC680AA52019
C43CCEECFE57



Gabriela Sodi

(PRD)

A favor

1853C155D2FFB99397AA26472D73F
60D6B58166C961034AD0D41C2CF77
5E769B7B3E12D81BCA1B73625159F
45A3781E142808CADBB09B5288D34
73FDAA679439



Gustavo Contreras Montes

(MORENA)

A favor

41D4046742978D5055F732043E721F
BE41BB53D4277048A9A0D367A4754
0DD8AF7D56E946A07ACEF5F03B93
FECC9A3693E1FCAF315664181A766
A8803A711A71



Honoria Mar Vargas

(PAN)

A favor

FEF10C819F1DAF6EA1D473F8CBC0
6C4A1C30A2CC43DC80CCCA1FF758
555F2504C7B8BC0F9510EBC1E99CC
D80D84881BA532AD0723761164EB7
67B3AB26BF4C9D



Inés Parra Juárez

(MORENA)

A favor

63EB8FD55A35581F612B7B27BA32D
8AD1783E647BF7D219C65554CFF1A
486F8AF4548F935CFA21A937C0B90
CEB44C66413FFEF9E01187D9027BB
7F956094623B

Vigésima séptima reunión plenaria
LXV

Número de sesión:27

17 de abril de 2024

NOMBRE TEMA e) Expedientes 9469. Dictamen en sentido positivo, relativo a la iniciativa con proyecto de decreto por la que se reforma el artículo 15 Octavus de la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación.

INTEGRANTES Comisión de Derechos Humanos



Jaime Baltierra García

(PT)

A favor

3E5D8AA3360A53B6679B89EC4BE5C
8543EE897FFB4D9074F0E133E2304
DEA29B07227A41ADEBBFA282C855
F58E77501620F0927E5D481AB5F522
1FE4358972E9



Jorge Ángel Sibaja Mendoza

(MORENA)

A favor

0409769B3DC98F4C39B91A1CE3494
361C213740B07FBB78E3D6935EF07
522BD93D6166E43B378DE15020F8C
C87C0B492D1F5081BF8EF66662A63
78954CCE7D2F



Luz Giovanna Leal Montoy

(PAN)

A favor

79AE1D744B4EB7DD41E700C54CD1
781B8DBEFF150DFF430B527D39392
73BA34FDC63DD002FBCCF4312C7F
673FA20746C3C53ABA927AE2EAA12
944CBAEFA402AF

María de los Milagros Rodríguez Herrera

(PAN)

A favor

4EB39BA95937429C01D58FA3180883
38F5CB831ED5716B42F9A119C7164
2582B973E90B56D5126E1A7FB5DCB
D7905CCCC9DF78CC4E61A9D912D1
147454772236



Maria del Carmen Escudero Fabre

(PAN)

A favor

F2D4E9556FEC64A4A07D6B0992280
9923F2A8DAED466C1F7ABC13B412
B1D9873EC8C254DCB78DB9957382
A6375D092DB3A513976C714BA970D
69D88582D2BB38

Vigésima séptima reunión plenaria
LXV

Número de sesión:27

17 de abril de 2024

NOMBRE TEMA e) Expedientes 9469. Dictamen en sentido positivo, relativo a la iniciativa con proyecto de decreto por la que se reforma el artículo 15 Octavus de la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación.

INTEGRANTES Comisión de Derechos Humanos



María Leticia Chávez Pérez

(MC)

A favor

7B46959C86E9456A951EF85C907B96
D198E5AC4B9AC51889238F90AA0F6
9ECB1C1A1609C03CCC6E56FC07F6
AB7AC76CC789D3C3A841D8B69F71
9C92771B88693



María Sierra Damián

(MORENA)

A favor

0248999CCA29903F762FFCC4C87A2
EFB17B88F93868E1181A122F8D9CD
F793144B5BCD3232408A54A1D8DDA
A0D0E8E7252B5626E886CB7B8BFEB
3C1E62FEBE7C

Marina Valadez Bojórquez

(MORENA)

A favor

6B354E0196574C7B91F9CCFBAC051
EB6DD7D31D993C2B2B363E74ACCD
5D246D65668912B501BEA49C002BA
02456C2013022A6E40336019251E2C
15C588D6BC71



Marisela Garduño Garduño

(PT)

A favor

72BD8499365F678E0D191414FE731F
669A7ECB16017D8F2C05C7E6AAA9
ED70AC9E367DE45ACC24B187CCD
D36087C69607A49464E392AE81212F
DED50E7F542A7



Marisol García Segura

(MORENA)

A favor

331072B49D5949BB5829A66969219B
D77C13BD63695EF802493B41F91600
10AA51A97488FA5C5F78808ED61FF
887F43487F8CAAC80B1D8D272F673
08C59E1E6E

Vigésima séptima reunión plenaria
LXV

Número de sesión: 27

17 de abril de 2024

NOMBRE TEMA e) Expedientes 9469. Dictamen en sentido positivo, relativo a la iniciativa con proyecto de decreto por la que se reforma el artículo 15 Octavus de la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación.

INTEGRANTES Comisión de Derechos Humanos



Martha Robles Ortiz

(MORENA)

Ausentes

8B10A69EF5CF51940C2BFB355DB46
CAE04335928778B9706880AF508F54
D3AC1D909BA5100962D1FBC25AB9
6790DD6F9C11BD9864C0D04A9A807
E2D08E628805



Nora Elva Oranday Aguirre

(PAN)

A favor

DFC2412272319194E9544D07E78430
72E8174F23BBD98CCC31E51D93EF
B500042520165544F3F44DC210EF09
EC7AA8EB166911D139AE16F2383A1
62943DB137B



Norma Angélica Aceves García

(PRI)

A favor

D7C94438DD16F294C6101BFC6629A
D7357D7720FAC08F6195E63C30AAB
814C7320FAFB4B0D78794853D16D4
7A0C59964C8B315A099A287D26B79
A979BE8C1713



Paulina Aguado Romero

(MC)

A favor

28C5DBF72A0DAB68C328D93FC54C
3F6427AFFDDF13B794C7434BCA34E
03610D9568F504D7090861446364833
2266CB0C458E79F6B790970201290E
485EA69266



Pedro Sergio Peñaloza Pérez

(MORENA)

A favor

D2324403626B61935D3ECBC19693E
FF383A73D4776907706EB63391649D
51A067C97A188F780DFB5FBD6BFB
D78C6177A58E52656159B8595D9B90
5E88295E788

Vigésima séptima reunión plenaria
LXV

Número de sesion:27

17 de abril de 2024

NOMBRE TEMA e) Expedientes 9469. Dictamen en sentido positivo, relativo a la iniciativa con proyecto de decreto por la que se reforma el artículo 15 Octavus de la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación.

INTEGRANTES Comisión de Derechos Humanos



Ricardo Aguilar Castillo

(PRI)

A favor

7888BF1EF0597F87283BEABC54B99
7277BFFFEFA55F7EC9AAA68DC60C8
3623BC74B5D8DCA6B30512267FF86
F82A58CA8704E9F38F3BD88B95FD8
583C95792FB63



Rubén Gregorio Muñoz Álvarez

(MORENA)

Ausentes

3516DD31A7F1763327D8CEB147195
AABDE6E11C0C69E3ADDA257D8D10
FC0C8A33A41070B66984FB6DA62C1
1664F6A7B66A161D33F9DB6F1C3DA
6AF83A664422F



Sandra Luz Navarro Conkle

(MORENA)

A favor

7B4D60D672C6FE6046B0C66D6ED69
4C06564FE330D87110F05392CEE74
B3F7884D566B888C1E862439DDFE4
23073D3E1EC66C642F4AA5C73D398
7237DB3F4F52



Selene Arely Pool Ake

(PAN)

A favor

3B53E055C039341F75FE1C0250120D
3F45D1CF2EB75235710BF6497B8E9
22C1E1EAF971FC165BEA7FC7D39
2A7B19231D52DB8B81D440C9914D9
591BE859B926



Sofia Carvajal Isunza

(PRI)

Ausentes

60726EE7D9491A6FA4CE3688C3E36
9732A4898D4CE3AED0C7191D58115
6702A8314F14CA3582B92DD51CC2C
117E8545A052E7712B3B446D8DEA4
8A9A9DE79DC4

Vigésima séptima reunión plenaria
LXV

Número de sesión:27

17 de abril de 2024

NOMBRE TEMA e) Expedientes 9469. Dictamen en sentido positivo, relativo a la iniciativa con proyecto de decreto por la que se reforma el artículo 15 Octavus de la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación.

INTEGRANTES Comisión de Derechos Humanos



Sue Ellen Bernal Bolnik

(PRI)

A favor

85294F65DEB27743BAC6DF97236D4
446F3A7C3A77C7125596A8807B6C3
FBE27ED627DCF8AD4A706EDB0E50
DC66D2C64A179814F7918801F4C8A
5AF065EB618A7



Yolanda Villarreal Elizondo

(PAN)

A favor

B1703C7C62F903487239046BAED3E
554542A4CFA0306C4E1B3CD39C84C
6C1A1FCFD639185F8A83E3F965FC0
B2A748A1D0DD3B3DF5667B1AE0121
84AED337C968



Yolis Jiménez Ramírez

(MORENA)

A favor

3E16E038BB08C7DBDAD88CD24490
8A5FE6CD0B59E424D38712E046E92
26B82072E126F33EFDCAF1977B9
7B3C49B310398DE722E7118B16033
D34DBAB147718

Total 32



COMISIÓN DE MOVILIDAD

HONORABLE ASAMBLEA:

A la Comisión de Movilidad de la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión en la LXV Legislatura, le fueron turnadas para estudio y dictamen las siguientes iniciativas con proyecto de decreto (en adelante "las iniciativas" o "las propuestas"):

- I. **QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 7º DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**, a cargo de la Diputada Flor Ivone Morales Miranda, del Grupo Parlamentario de Morena.
- II. **QUE REFORMA Y ADICIONA EL ARTÍCULO 7º DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**, a cargo del Diputado Omar Enrique Castañeda González, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano.
- III. **QUE REFORMA Y ADICIONA EL ARTÍCULO 7º DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**, a cargo de la Diputada Alma Delia Navarrete Rivera, del Grupo Parlamentario de Morena.
- IV. **QUE REFORMA Y ADICIONA LOS ARTÍCULOS 7º Y 73 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**, a cargo de la Diputada María Leticia Chávez Pérez, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano.

Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 39, numerales 1 y 2 y 45, numeral 6, inciso e) y f), ambos de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, en relación con los diversos 80, numeral 1, fracción II; 81, 82, 84, 85, 157,



numeral 1, fracción I, y 158, numeral 1, fracción IV, todos del Reglamento de la Cámara de Diputados, la Comisión de Movilidad somete a la consideración de esta Honorable Asamblea el presente **dictamen en sentido positivo, con modificaciones**, al tenor de la siguiente:

METODOLOGÍA:

- I. En el capítulo de "**ANTECEDENTES**" se da constancia del proceso legislativo, en su trámite de inicio, recibo de turno para el dictamen de las iniciativas y de los trabajos previos de la Comisión de Movilidad (en adelante "Comisión" o "Comisión dictaminadora").
- II. En el capítulo correspondiente a "**CONTENIDO DE LAS INICIATIVAS**" se exponen los motivos y alcances de las propuestas de reforma en estudio presentadas –individualmente– por la Dip. Flor Ivone Morales Miranda, el Dip. Omar Enrique Castañeda González, la Dip. Alma Delia Navarrete Rivera y la Diputada María Leticia Chávez Pérez (en adelante "las y los proponentes").
- III. En el capítulo correspondiente a "**UNIFICACIÓN DE INICIATIVAS**" se hacen valer las causas por las que esta Comisión dictaminadora considera necesaria la unificación de las propuestas para ser dictaminadas en un solo acto.
- IV. En el capítulo de "**CONSIDERACIONES**" esta Comisión expresa los argumentos de valoración de las propuestas y de los motivos que sustentan la decisión de **sí** respaldar las iniciativas en análisis.

I. ANTECEDENTES:

DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA EL ARTÍCULO 7º DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, a cargo de la Diputada Flor Ivone Morales Miranda, del Grupo Parlamentario de Morena.

I. (A propuesta de la Dip. Flor Ivone Morales Miranda) El 28 de febrero del año pasado, del 2023, presenté esta iniciativa y fue aprobada por esta Comisión el 16 de agosto del mismo año. Sin embargo, por razones de cómputo de plazos, la Mesa Directiva declaró precluida la iniciativa, razón por la cual la volví a presentar.

II. En fecha 05 de marzo de 2024, la Diputada Flor Ivone Morales Miranda, del Grupo Parlamentario de Morena en la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados, presentó iniciativa con proyecto de decreto y fue publicada en la Gaceta Parlamentaria número 6477-III-1, el 05 de marzo de 2024¹.

III. La Presidencia de la Mesa Directiva determinó turnar a la **Comisión de Movilidad**, para efectos de **análisis y elaboración del dictamen**².

IV. Mediante Oficio Núm. **DGPL-65-II-7-3290**, de fecha 05 de marzo de 2024, se recibió en la Presidencia de la Comisión una copia del **Expediente número 10813** de la iniciativa en comento.

DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA Y ADICIONA EL ARTÍCULO 7º DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, a cargo del Diputado Omar Enrique Castañeda González, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano.

¹ Consultable en: <https://gaceta.diputados.gob.mx/PDF/65/2024/mar/20240305-III-1.pdf>

² Consultable en: http://sitl.diputados.gob.mx/LXV_leg/cuadros_comparativos/2PO3/0449-2PO3-24.pdf

I. En fecha 12 de marzo de 2024, el Diputado Omar Enrique Castañeda González, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados, presentó iniciativa con proyecto de decreto y fue publicada en la Gaceta Parlamentaria número 6483-II-6, el 12 de marzo de 2024³.

II. La Presidencia de la Mesa Directiva determinó turnar a la **Comisión de Movilidad**, para efectos de **análisis y elaboración del dictamen**.

III. Mediante Oficio Núm. **DGPL-65-II-5-3646**, de fecha 13 de marzo de 2024, se recibió en la Presidencia de la Comisión una copia del **Expediente número 10942** de la iniciativa en comento.

DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA Y ADICIONA EL ARTÍCULO 7º DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, a cargo de la Diputada Alma Delia Navarrete Rivera, del Grupo Parlamentario de Morena.

I. En fecha 27 de febrero de 2024, la Diputada Alma Delia Navarrete Rivera, del Grupo Parlamentario de Morena en la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados, presentó iniciativa con proyecto de decreto y fue publicada en la Gaceta Parlamentaria número 6473-II-1, el 27 de febrero de 2024⁴.

II. La Presidencia de la Mesa Directiva determinó turnar a la **Comisión de Movilidad**, para efectos de **análisis y elaboración del dictamen**.

³ Consultable en: <https://gaceta.diputados.gob.mx/PDF/65/2024/mar/20240312-II-6.pdf>

⁴ Consultable en: <https://gaceta.diputados.gob.mx/PDF/65/2024/feb/20240227-II-1.pdf>

III. Mediante Oficio Núm. **DGPL-65-II-4-3438**, de fecha 13 de marzo de 2024, se recibió en la Presidencia de la Comisión una copia del **Expediente número 10941** de la iniciativa en comento.

DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA Y ADICIONA LOS ARTÍCULOS 7º Y 73 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, a cargo de la Diputada María Leticia Chávez Pérez, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano.

I. En fecha 02 de abril de 2024, la Diputada María Leticia Chávez Pérez, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados, presentó iniciativa con proyecto de decreto y fue publicada en la Gaceta Parlamentaria número 6495-II-6, el 02 de abril de 2024⁵.

II. La Presidencia de la Mesa Directiva determinó turnar a la **Comisión de Movilidad**, para efectos de **análisis y elaboración del dictamen**.

III. Mediante Oficio Núm. **DGPL-65-II-7-3442**, de fecha 03 de abril de 2024, se recibió en la Presidencia de la Comisión una copia del **Expediente número 11128** de la iniciativa en comento.

II. CONTENIDO DE LAS INICIATIVAS:

Las iniciativas que se dictaminan, se sustentan en la siguiente argumentación de sus proponentes:

⁵ Consultable en: <https://gaceta.diputados.gob.mx/PDF/65/2024/abr/20240402-II-6.pdf>



DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA EL ARTÍCULO 7º DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, a cargo de la Diputada Flor Ivone Morales Miranda, del Grupo Parlamentario de Morena.

"(...) La movilidad se define como el conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas, mientras que la seguridad vial es el conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito.

Se trata de una actividad que responde a una necesidad de la población y que involucra el desplazamiento de personas de un sitio a otro, ya sea a través de sus propios medios de locomoción o utilizando algún tipo de transporte.

Actualmente, a diario se producen millones de desplazamientos en las zonas urbanas a nivel mundial, lo cual, involucra, por un lado, el consumo de recursos naturales a gran escala y como consecuencia, la generación de contaminantes a la atmósfera; y, por otro lado, los numerosos hechos de tránsito, accidentes y siniestros viales que ocasionan miles de víctimas cada año en nuestro país. La prevención de esto último constituye la esencia del reconocimiento del derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad vial.

Reforma constitucional en materia de movilidad y seguridad vial

El 18 de diciembre de 2020, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el que se declara reformadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Movilidad y Seguridad Vial.

Dicha reforma constitucional, en el penúltimo párrafo del artículo 4o, establece que: "Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad".

Por su parte, el artículo 73 fracción XXIX-C de la reforma constitucional contempla que el Congreso tiene facultad para expedir la ley general que establezca los principios y bases a los que deberán sujetarse los órdenes de gobierno, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de movilidad y seguridad vial.

Expedición de la nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Derivado de dicha reforma constitucional, y tras una suma de esfuerzos sin precedentes en los cuales participaron de manera incansable y activa la sociedad civil, el 17 de mayo de 2022, se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

La ley mandata al Congreso de la Unión, mediante el artículo Segundo Transitorio, que deberá expedir Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial, en un plazo no mayor a 180 días contados a partir de la entrada en vigor del decreto constitucional.

De igual manera, establece la obligación del Congreso de la Unión de armonizar la nueva ley con la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, en un plazo no mayor a 180 días contados a partir de la entrada en vigor del mencionado decreto.

Es así como, por primera vez en la historia de nuestro país, se reconoce en nuestra Carta Magna el derecho humano de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial y para garantizar el acceso y disfrute de dichos derechos, la ley secundaria debe establecer condiciones que deben ser observadas por las autoridades competentes.

Integración del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial

Para cumplir los objetivos de la Ley, el artículo 7 de la Ley General prevé el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial como mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, de los tres órdenes de gobierno, así como con los sectores de la sociedad en la materia.

Actualmente, la Ley contempla como integrantes del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial a los siguientes:

- 1. La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano*
- 2. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes*
- 3. La Secretaría de Economía*
- 4. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local*



5. Otras autoridades de movilidad que se consideren necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley.

Planteamiento del problema

No obstante, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial fue publicada recientemente, resulta relevante y necesario dar una revisión a la misma, en el marco de la armonización que mandatan los propios artículos transitorios.

Es así como podemos observar que el artículo 74 de la multicitada Ley, establece que, para efecto de los mecanismos de coordinación y colaboración, serán autoridades en materia de movilidad y seguridad vial las siguientes:

- 1. La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano*
- 2. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes*
- 3. La Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana*
- 4. La Secretaría de Salud, a través del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes*
- 5. La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales*
- 6. Las dependencias o entidades competentes de las entidades federativas*
- 7. Las dependencias competentes de los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México*
- 8. Los institutos de planeación de las entidades federativas, de los municipios y los de carácter metropolitano.*

Como puede observarse, existe una omisión legislativa en el artículo 7 respecto a la integración del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, ya que no incluye a la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, a la Secretaría de Salud, ni a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos



Naturales, aun cuando el propio artículo 74 de la Ley señala que estas Secretarías también son autoridades en materia de movilidad y seguridad vial.

En el marco de la armonización legislativa, es menester que se corrija esta omisión ya que lo más correcto, lógico y preciso es que sean incluidas las Secretarías de Seguridad y Protección Ciudadana; de Salud; y, de Medio Ambiente y Recursos Naturales, como parte del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

Objeto de la iniciativa

En este orden de ideas, el objeto de la presente iniciativa es adicionar las fracciones III, IV y V del artículo 7 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial para incluir en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial a la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, la Secretaría de Salud y la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Justificación de la propuesta de adición

La inclusión de las Secretarías de Seguridad y Protección Ciudadana; de Salud; y de Medio Ambiente y Recursos Naturales en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial responde a que actualmente ya se consideran autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, para efecto de los mecanismos de coordinación y colaboración, y su participación en el Sistema resulta fundamental para el cumplimiento de los objetivos de la Ley.

A continuación, me permito esgrimir las principales razones por las cuales se considera sumamente relevante y necesaria la adición de las fracciones III, IV y V del artículo 7 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial:

1.- A la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana porque, principalmente, le corresponde remitir al Sistema Nacional la información contenida en el Registro Público Vehicular, además de mantenerla actualizada. Además, le corresponde colaborar, en el marco de sus competencias, con las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, en la prevención de las violencias de género en los sistemas de movilidad.

2.- A la Secretaría de Salud porque le corresponde, fundamentalmente, elaborar guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito y elaborar e implementar los



programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito.

Además, le corresponde realizar campañas, en coordinación con el Sistema Nacional, en materia de prevención de siniestros de tránsito, así como evitar manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente.

Por otro lado, corresponde a la Secretaría de Salud celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia y capacitar a quienes realicen las auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de sitios con elevada incidencia de siniestros de tránsito, en materias de su competencia.

Otra de las atribuciones sumamente relevantes de la Secretaría de Salud es fijar los límites de alcohol en la sangre y aire expirado que deberán ser los referentes en los operativos de alcoholimetría en todo el territorio nacional.

Debemos recordar que México se ubica en el séptimo lugar a nivel mundial y tercero en América Latina en muertes por percances viales y es la Secretaría de Salud la que, por conducto del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, es responsable de dirigir la política nacional en materia de prevención de lesiones ocasionadas por accidentes.

Además, la Secretaría de Salud debe promover la celebración de acuerdos de coordinación con instituciones de salud públicas, sociales y privadas para el desarrollo de las acciones en materia de atención prehospitalaria; y la capacitación comunitaria en la atención inmediata de accidentes; así como, la implementación de estrategias y acciones tendientes a disminuir la morbilidad y mortalidad consecuencia de las lesiones accidentales, en beneficio de la población mexicana.

3.- A la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales porque la Ley requiere la coordinación entre los integrantes del Sistema Nacional para evitar el congestionamiento vial y contribuir en la disminución de los índices de contaminación ambiental, con base en los programas y acciones que emita la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Recordemos que los altos costos asociados al uso del automóvil como las emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero hacen que el costo acumulado llegue hasta el 5% del PIB en las ciudades.

Como hemos señalado previamente, el Congreso de la Unión está obligado por mandato constitucional no sólo a expedir la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, sino también a armonizar la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano con lo establecido en la Carta Magna y, además, armonizar los contenidos propios de la nueva ley expedida.

El gran reto de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, a casi un año de su entrada en vigor, es que se logren los objetivos para los que fue creada, y para ello, se requiere una revisión integral y exhaustiva para mejorar lo mejorable y perfeccionar lo perfectible (...).

A continuación, se presenta el cuadro comparativo del texto legal vigente con las modificaciones propuestas:

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL	
Texto vigente	Propuesta de modificación o adición
Artículo 7. ...	Artículo 7. ...
...	...
A. ...	A. ...
I. ...	I. ...
II. ...	II. ...
Sin correlativo.	III. Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana;
Sin correlativo.	IV. La Secretaría de Salud;

<p>Sin correlativo.</p> <p>III. La Secretaría de Economía;</p> <p>IV. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y</p> <p>V. El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley.</p> <p>...</p> <p>B. ...</p>	<p>V. La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales;</p> <p>VI. La Secretaría de Economía;</p> <p>VII. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y</p> <p>VIII. El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley.</p> <p>...</p> <p>B. ...</p>
---	--

Fuente: elaboración propia, Secretaría Técnica de la Comisión de Movilidad

DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA Y ADICIONA EL ARTÍCULO 7º DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, a cargo del Diputado Omar Enrique Castañeda González, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano.

(...) Nuestro país es testigo de la preocupante realidad que persiste con relación a los fallecimientos por siniestro viales. De acuerdo con el informe sobre la situación de la seguridad en México de 2021, en



2020 se registraron 13 mil 630 muertes relacionadas con la seguridad vial, cifra extremadamente preocupante que revela un grave problema en la materia.

Por otra parte, el informe señala que las y los peatones son los principales afectados por siniestros viales en nuestro país, con la inquietante cifra de 2 mil 536 muertes, superando por mucho a los ocupantes de vehículo con mil 981, motociclistas con mil 982, ciclistas con 111. Al tiempo de que en seis mil 993 de los decesos registrados se desconoce el tipo de persona usuaria. Lo anterior, nos permite concluir que existe una preocupante vulnerabilidad de las y los peatones, ante la situación de movilidad y seguridad vial en México.

Datos de la Organización Panamericana de la Salud y la Organización Mundial de la Salud revelan que los traumatismos causados por accidentes de tránsito constituyen una de las principales causas de muerte y discapacidad en el mundo, con las preocupantes cifras de 1.3 millones de decesos y 50 millones de personas lesionadas. Algo especialmente desconsolador, es el impacto de los accidentes viales en las niñas, niños y adolescentes en nuestro país, ya que estos constituyen la principal causa de mortalidad entre los grupos de edad de cinco a 29 años.

Además, las lesiones de "causa externa", que en muchas ocasiones se relacionan con la movilidad y seguridad vial, representan una problemática de salud pública en el mundo, alcanzando el primer motivo de fallecimiento en personas menores de 20 años en México.

Argumentación

La consolidación del derecho humano a la movilidad para todas las personas en condiciones de seguridad vial en el artículo 4o. en nuestra Constitución representó un significativo avance hacia la construcción de cuerpos normativos y políticas públicas mejor enfocadas en atender las principales problemáticas relacionadas con la movilidad y seguridad vial.

Además, la recién aprobada Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (en adelante "Ley") establece las condiciones necesarias para garantizar un desplazamiento accesible, eficiente, sostenible, de calidad, inclusivo y equitativo para todas las personas, con especial atención a aquellos que se encuentran en situación de vulnerabilidad.

Dicha Ley contempla la creación del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, un "mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, de los tres órdenes de gobierno, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto,



los objetivos y principios de esta Ley, la política, el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional y los instrumentos de planeación específicos".

Sin embargo, las y los participantes del mencionado Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial se limitan a tres secretarías de la Administración Pública Federal: la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, y la Secretaría de Economía, además de representantes de las entidades federativas. También se contempla la posibilidad de extender invitación a "otras autoridades de movilidad".

La inclusión de la Secretaría de Salud en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, contemplada en la presente iniciativa, se justifica no solo por la evidente interrelación entre la movilidad urbana y la salud pública, sino también en concordancia con el principio de interdependencia e indivisibilidad de los derechos humanos. Según este principio, todos los derechos humanos, ya sean civiles, políticos, económicos, sociales o culturales, están intrínsecamente vinculados entre sí y no pueden ser considerados de manera aislada.

Esto significa que el ejercicio de estos derechos está vinculado a la garantía del resto de los derechos, y que la violación de uno puede poner en riesgo los demás. En la movilidad urbana y la seguridad vial, esta interdependencia adquiere especial relevancia. Por un lado, la falta de infraestructuras seguras y adecuadas para la movilidad puede aumentar significativamente el riesgo de accidentes de tráfico, lo que a su vez puede provocar lesiones graves e incluso la pérdida de vidas humanas. Por otro lado, los accidentes de tráfico también pueden tener un impacto negativo en la salud pública en general, tanto a través de lesiones físicas como de sus implicaciones psicológicas y sociales.

Al reconocer esta interconexión entre la movilidad urbana y la salud pública, se evidencia la importancia de abordar ambos aspectos de manera integral y coordinada. La inclusión de la Secretaría de Salud en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial permitiría adoptar un enfoque diferente en la atención de la movilidad en nuestro país (...)"

A continuación, se presenta el cuadro comparativo del texto legal vigente con las modificaciones propuestas:

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL	
Texto vigente	Propuesta de modificación o adición



<p>Artículo 7. ...</p> <p>...</p> <p>A. ...</p> <p>I. ...</p> <p>II. ...</p> <p>III. ...</p> <p>Sin correlativo.</p> <p>IV. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y</p> <p>V. El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley.</p> <p>...</p>	<p>Artículo 7. ...</p> <p>...</p> <p>A. ...</p> <p>I. ...</p> <p>II. ...</p> <p>III. ...</p> <p>IV. La Secretaría de Salud a través de su titular o la persona que este encomiende;</p> <p>V. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y</p> <p>VI. El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley.</p> <p>...</p>
---	--



B. ...	B. ...
--------	--------

Fuente: elaboración propia, Secretaría Técnica de la Comisión de Movilidad

DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA Y ADICIONA EL ARTÍCULO 7º DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, a cargo de la Diputada Alma Delia Navarrete Rivera, del Grupo Parlamentario de Morena.

"(...) Durante la presente administración se han dado avances importantes en favor del ascenso edificable de los derechos humanos, integrando y reconociendo aquellos derechos que habían sido ignorados por gobiernos anteriores.

Por ello, la historia que hoy se escribe en el país gira en torno al respeto de la progresividad que envuelve y caracteriza los derechos humanos. Siempre al tenor de la dignificación de la vida de las y los mexicanos.

Tal es el caso del reconocimiento al nuevo derecho a la movilidad, que hoy descansa en el párrafo decimoséptimo del artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. "Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad".

Con la llegada de este nuevo derecho humano al máximo cuerpo normativo de nuestro país, se reveló apenas uno de los más grandes avances que próximamente serían la base para dar cumplimiento a éste.

Pues para lograr que el Estado mexicano fuera garante de este importantísimo y nuevo derecho, se necesitaba más que su reconocimiento constitucional.

Es decir, esto implicaría la dictaminación y aprobación de una nueva ley diseñada específicamente para la materia, que estableciera la conducción de las bases y objetivos que dieran garantía a este derecho constitucional en los términos que es establecido.



Entonces, el 17 de mayo de 2023 se logró aprobar y publicar en el Diario Oficial de la Federación la primera ley encauzada a garantizar el derecho a la movilidad de las y los mexicanos.

Durante el diseño de esta ley, se presentaron retos que postergaron su avance, pues en su complejidad y amplitud de temas, se asomaba la transversalidad con la que debe ser observada la movilidad y seguridad vial.

Y en virtud de este razonamiento, se destacan dos puntos muy importantes que deben ser mencionados: el primero señala que actualmente, cada calle, plano, u obra pública que se edifica en el país, está diseñada bajo un esquema que prioriza el espacio de los vehículos motorizados, dejando atrás el respeto y cuidado de las y los peatones, así como de los grupos vulnerables y el segundo refiere a que se debe reconocer que la legislación en materia de movilidad, llega tarde a México.

Planteando estos todo un reto para las 32 entidades federativas que suscriben al país.

La urgencia de hacer notable este gran problema, y los riesgos que representa para los mexicanos, debe ser atendida de manera multisectorial y coordinada entre las autoridades y dependencias competentes, sin exclusión alguna.

Los siguientes datos de la Organización Mundial de la Salud permiten sensibilizar y visibilizar las grandes repercusiones que representa la movilidad y seguridad vial:

- Cada año, las colisiones causadas por el tránsito provocan la muerte de aproximadamente 1.3 millones de personas.*
- Casi la mitad de las defunciones por esta causa afectan a usuarios vulnerables de la vía pública, es decir, a peatones, ciclistas y motociclistas.*
- Pese a que en los países de ingresos medianos y bajos circula aproximadamente 60 por ciento de los vehículos del mundo, en ellos se registra 93 por ciento de las defunciones relacionadas con estas colisiones.*
- Las colisiones debidas al tránsito cuestan a la mayoría de los países 3 por ciento de su PIB (OMS, 2022).*

La evidencia es clara, los siniestros de tránsito y sus implicaciones en los sistemas de movilidad y seguridad vial poco a poco se han convertido en un problema de Salud Pública. Por ello la OMS ha recomendado en reiteradas ocasiones que los gobiernos deben estar sujetos a la adopción de medidas necesarias para abordar este fenómeno de manera conjunta. Y esto "requiere la participación de múltiples sectores, como los de transporte, policía, salud y educación" (OMS, 2022).

El aumento de víctimas por siniestros de tránsito, y sus consecuencias han pasado a convertirse en una de las primeras 10 causas de muerte en el mundo. Pese a ello el sector médico y de salud han tenido muy poca participación dentro de los espacios de toma de decisiones relacionados a las políticas de movilidad y seguridad vial. Convirtiéndose en un tema que únicamente le corresponde observar desde la prevención y atención médica, y no desde la participación en la planeación de políticas conjuntas para una transición a mecanismos que permitan garantizar el pleno goce de nuestro derecho humano a la movilidad.



De acuerdo con el esquema expuesto en la figura 1, se visualiza una de las características más fuertes que distinguen el derecho a la movilidad: "la transversalidad", pues a través de ella se permite alcanzar el cumplimiento de otros tantos derechos igual de importantes que éste. Por ello si nuestro derecho a la movilidad es vulnerado, en consecuencia, otros derechos también se verán afectados.

Aunado a ello, para el alcance de este objetivo, antes deben pensarse, planearse y diseñarse de manera conjunta la instrumentación de políticas y acciones encaminadas a la movilidad y seguridad vial, con todas las dependencias competentes en el tema.



Es decir, si deseamos ofrecer a los mexicanos un derecho a la movilidad que integre y garantice todos los demás derechos con los que se relaciona, antes deben diseñarse los planes, programas y políticas acompañadas por los altos niveles de gobierno competentes para la aplicación de la movilidad y seguridad vial.

La Secretaría de Salud ha sumado esfuerzos importantes en materia de movilidad y seguridad vial desde hace ya varios años. Avanzando en investigaciones y recolección de evidencia científica que permite generar acciones que mitiguen las causas más concurrentes en los siniestros viales.

El crecimiento de este problema, ha requerido la profesionalización y especialización de un área exclusiva que atienda única y especialmente este fenómeno a través del sector salud.

La Secretaría de Salud ha contribuido por el Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (Stconapra) a prevenir accidentes con la participación en la implantación de políticas públicas intersectoriales para disminuir daños por lesiones accidentales.

En el sitio oficial del gobierno de México, se establece que el Stconapra mantiene la visión de "ser el organismo de referencia nacional e internacional donde se gestione e implemente la política pública en la prevención de accidentes, en coordinación con las instituciones involucradas a nivel federal, estatal y municipal" (gobierno de México, Secretaría de Salud, 2015).

Es decir, que al interior del Secretariado Técnico y de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, se reconoce en sí, la interdependencia y coordinación que implica la atención a temas que impactan en el cuidado de la vida misma, a través de la movilidad y seguridad vial.

¿Qué dice la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial respecto a la transversalidad?

Como ya se ha mencionado anteriormente el análisis de un tema tan amplio y complejo como el de la movilidad, requiere de su estudio desde distintos enfoques que permitan permear en el diseño de políticas certeras que favorezcan la seguridad de las y los mexicanos.

Por ello, en el artículo 4o. se mencionan los principios de la movilidad y seguridad vial, entre los que destaca: 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 (Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, 2022).

De esa manera, se indica que el espíritu de la ley reconoce en "sus principios" la importancia de sumar a las políticas de movilidad y seguridad vial un enfoque transversal que permita el trabajo conjunto con otras dependencias gubernamentales.

En consecuencia, resulta determinante expresar que toda Ley General debe ser aplicada a través de diversos mecanismos de coordinación, y en lo que concierne a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial se establece el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, mismo que es el encargado de transformar los objetivos y principios de la movilidad en acciones concretas que sean aplicadas en las 32 entidades del país.

Artículo 7. Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial será el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, de los tres órdenes de gobierno, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto, los objetivos y principios de esta Ley, la política, el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional y los instrumentos de planeación específicos (LGMSV, 2022).

De ahí que el pasado 11 de octubre del 2022, se instaló exitosamente el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, mismo que en su primer año estuvo presidido por el Maestro Román Meyer Falcón, titular de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, y que desde el pasado 30 de enero de 2024 preside el secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, Jorge Nuño Lara, dando seguimiento a la presidencia rotativa como lo establece el artículo 7o. de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial:

La presidencia del Sistema Nacional será ejercida de manera rotativa, de forma anual, entre la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano y la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (LGMSV, 2022).

En el Apartado B del artículo 7o., "De las facultades del sistema de movilidad", se resalta que se debe

V. Establecer de manera transversal los mecanismos y criterios de la vinculación de la movilidad y la seguridad vial como fenómenos multifactoriales y multidisciplinarios con el transporte, la accesibilidad, tránsito, ordenamiento territorial, desarrollo urbano, medio ambiente, cambio climático, desarrollo sostenible y espacio público, así como el ejercicio de los derechos sociales



relacionados con accesibilidad, que deberán ser observados para la coordinación entre las autoridades de los tres órdenes de gobierno;

Por tanto, el sistema de movilidad deberá formular y aprobar la estrategia nacional que será la base para diseñar políticas, planes y acciones que implanten los tres órdenes de gobierno. Es decir, el esquema deberá ser reconocido y reproducido en todo el país.

Y en este punto, radica la importancia de la intervención temprana de la Secretaría de Salud para que a través de su evidencia científica y experiencia permitan su intervención con políticas de prevención y cuidado.

Porque garantizar el derecho a la movilidad de las personas, es garantizar el cuidado a la vida de las y los mexicanos.

Por tanto, la ausencia de la participación de la Secretaría de Salud, convierte al Sistema de Movilidad en el objeto de reforma de la presente iniciativa. Abriendo un espacio a la siguiente interrogante ¿Dónde queda esta transversalidad tan importante y necesaria que se menciona en los principios de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial?

La presente iniciativa reconoce que es fundamental tomar en cuenta las aportaciones implementadas por la Secretaría de Salud para con los sistemas de movilidad del país, y resaltar que las acciones puestas en marcha por la Secretaría de Salud se dieron mucho antes de que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial entrara en vigor, dejando de manifiesto su progresividad y tácita proactividad en favor de los mexicanos.

Con la adhesión de la Secretaría de Salud al Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, incrementan las posibilidades de generar políticas multidisciplinarias que coadyuven a la reducción de siniestros de tránsito.

Trabajar bajo un esquema horizontal que permita la participación del sector salud posibilitará el alcance de los objetivos de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial de manera más efectiva.

A pesar de las continuas campañas de prevención y cuidado, la Secretaría de Salud continúa reportando preocupantes cifras de decesos. Y en este sentido, debe visibilizarse la necesidad de adoptar un enfoque de sistemas seguros que haga congruencia con el cuidado de la vida y la salud.



De acuerdo con datos del Inegi en la encuesta Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas/Accidentes de tránsito terrestre / Clase de víctima, publicada en julio 2023, en 3 de los últimos 5 años se ha presentado un aumento en el número de víctimas fatales y de lesionados debido a estos accidentes

Tabla 1. Accidentes de tránsito terrestre por clase de víctima.

Accidentes de tránsito terrestre por clase de víctima		
Año	Víctimas Fatales	Lesionados
2018	4,227	89,220
2019	4,127	91,761
2020	3,826	71,935
2021	4,401	82,466
2022	5,181	91,501

Fuente: Elaboración propia con información del Inegi, 2023.

En el artículo 5o. de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial se mencionan las medidas de protección que deben ser cubiertas en nuestros desplazamientos:

Artículo 5. Enfoque sistémico y de sistemas seguros.

Las medidas que deriven de la presente Ley tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los siguientes criterios:

I. Las muertes o lesiones graves ocasionadas por un siniestro de tránsito son prevenibles;

Por tanto, la intervención temprana de la Secretaría de Salud al Sistema de Movilidad y Seguridad Vial podrá contribuir a la compilación y difusión de efectivas medidas de prevención y cuidado, así como la "atención traumatológica; la información a la población sobre los riesgos y la manera de mitigarlos" (OMS, 2022).



México vive hoy en una etapa de avance y apertura en materia de derechos humanos, pues los cinco años de administración que lleva el actual gobierno han sido la muestra fehaciente del compromiso para la dignificación de la vida de las y los mexicanos en todos los sentidos.

Por ello es preciso resaltar que la creación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en esencia nace del sentir de miles de víctimas y familias motivadas por la búsqueda de la justicia, ya que ninguna muerte producida por un accidente de tránsito es admisible, pues todo siniestro vial, es prevenible.

Y, a causa de este preocupante problema, que arrebató año con año miles de vidas en México y en el mundo, la Organización Mundial de la Salud en cooperación con los asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, crearon el Plan Mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030 (OMS, Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030. <https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>). Con el principal objetivo de reducir en 50 por ciento las muertes.

De acuerdo con la apreciación de la Secretaría de Salud, "el inicio de este Decenio de Acción para la Seguridad Vial es una muy buena oportunidad para que todos juntos reduzcamos los riesgos y podamos prevenir que más personas mueran o vivan con lesiones por accidentes viales, particularmente cuando manejamos un vehículo motorizado, debido a los riesgos que significa el uso de ellos, no solo para quienes los conducen sino para todos los que se mueven a su alrededor" (gobierno de México, Secretaría de Salud, 2021).

Con la publicación de este documento que brinda orientación y apoyo en materia de seguridad vial, se pueden retomar las medidas que mejor se adapten al contexto mexicano para reducir las muertes y afectaciones por siniestros de tránsito.

Con base en lo anteriormente expuesto la presente iniciativa busca proponer que el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial sea enriquecido con la integración de la Secretaría de Salud, para, con el trabajo de todos sus integrantes, se pongan en marcha las acciones necesarias para convertir a cada espacio que integra el país, en un sitio seguro para cualquier usuario de la movilidad que puedan ser replicadas a escalas estatal y municipal.

En virtud de lo expuesto, se deja en claro que la presente iniciativa busca poner en marcha la meta de mejorar y proteger nuestra salud mientras nos movemos. Así como reducir exponencialmente el número de decesos que diariamente se dan en nuestro país.



Quedando de manifiesto que el trabajo que ha desarrollado el Stconapra demuestra que la Secretaría de Salud está más que calificada para participar con los objetivos de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Porque legislar para el cuidado de la integridad de las y los mexicanos, es legislar para salvar vidas (...)"

A continuación, se presenta el cuadro comparativo del texto legal vigente con las modificaciones propuestas:

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL	
Texto vigente	Propuesta de modificación o adición
Artículo 7. ...	Artículo 7. ...
...	...
A. ...	A. ...
I. ...	I. ...
II. ...	II. ...
III. ...	III. ...
Sin correlativo.	IV. La Secretaría de Salud;

<p>IV. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y</p> <p>V. El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley.</p> <p>...</p> <p>B. ...</p>	<p>V. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y</p> <p>VI. El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley.</p> <p>...</p> <p>B. ...</p>
---	---

Fuente: elaboración propia, Secretaría Técnica de la Comisión de Movilidad

DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA Y ADICIONA LOS ARTÍCULOS 7º Y 73 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, a cargo de la Diputada María Leticia Chávez Pérez, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano.

“(...) La movilidad y la seguridad vial son derechos que deben ser accesibles para los ciudadanos para el desarrollo de la sociedad y del país en su conjunto.

La movilidad y la seguridad vial determinan los estilos de vida y moldean cómo transportarse de millones de personas y mercancías, que se mueven de manera multimodal y cuyas necesidades son cada vez más variadas, por lo que requieren seguridad.



Que una persona pierda la vida en un siniestro de tránsito no es un asunto menor, así como tampoco debemos percibirlo como algo cotidiano y por ello intrascendente, como Poder de Estado hacerlo sería un error.

La movilidad y la seguridad vial tienen factores de riesgo que deben ser atendidos por las dependencias encargadas de ello, y de acuerdo con las facultades que las distintas leyes les confieren.

El artículo 4o. constitucional decreta en su penúltimo párrafo: "Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad".

Pero este derecho no debe implicar muertes y discapacidades provocadas por siniestros de tránsito, por lo que sólo una legislación eficaz en la materia salvará vidas y evitará lesiones y discapacidades.

Uno de los principios de la movilidad y la seguridad vial es la seguridad, entendido como: "toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible". De acuerdo con el artículo 4o., fracción XV de la ley que nos ocupa, como legisladores, debemos actuar de manera responsable para proteger a la sociedad en todos los ámbitos y uno de ellos es la seguridad vial.

El país empieza a formalizar las llamadas por órganos internacionales, empezamos a recorrer un camino que la sociedad civil ha construido y es momento que el estado los acompañe, a fin de visibilizar y materializar la importancia de la movilidad y la seguridad vial, y los efectos negativos que se generan de no hacerlo a fin de proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo a través de la generación de sistemas viales seguros. Las materias que nos ocupan requieren que gobierno y sociedad sean corresponsables, y es precisamente el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, donde esto se materializa.

"La Organización Mundial para la Salud (OMS) decretó la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Estamos en 2024, y la ley que nos ocupa fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 17 de mayo de 2022. Vamos atrasados como país, es momento de avanzar. Debemos hacerlo con todos los actores involucrados en la materia.

Las cifras las conocemos, pero cómo disminuirlas si no están los actores fundamentales para actuar en favor de ello.

¿Cuál es el reto que tenemos por delante, a qué nos hemos comprometido una vez que se expidió la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial? A escala mundial las muertes por accidentes de tránsito continúan aumentando, con un promedio anual de 1.35 millones de muertes, siendo la principal causa de muerte de niños y jóvenes de 5 a 29 años, los peatones y ciclistas representan 26 por ciento de las muertes por accidentes de tráfico. Los conductores y pasajeros de motocicletas representan 28 por ciento de las muertes por accidentes de tráfico, sin omitir que el riesgo de una muerte en el tránsito es tres veces mayor en los países de bajos ingresos que en los de altos ingresos.

“En México, los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte en jóvenes y estos eventos ocurren mayormente durante el fin de semana, principalmente de jueves a domingo en la madrugada.

Factores como la edad, el sexo y la experiencia determinan las causas de los accidentes, ya que los hombres jóvenes sufren cuatro veces más accidentes mortales que las mujeres”.

Datos que debemos tomar en cuenta, es que, de acuerdo con la Estadística de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas, elaborada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), “en 2021 se reportaron 340 mil 415 accidentes de tránsito en zonas urbanas que tuvieron como víctimas a 86 mil 867 personas. No obstante, la gran mayoría de ellas no fueron fatales: 82 mil 466, mientras que, 4 mil 401 sí perdieron la vida derivad[a] de estos hechos. Un promedio de 12 muertos diarios.

La tasa nacional de víctimas mortales por accidentes de tránsito quedó establecida en 3.4 por cada 100 mil habitantes.

Por tipo de accidente, los mexicanos fallecieron en mayor porcentaje:

Por colisión con otro vehículo automotor 22.3 por ciento.

Por colisión con peatón (atropellamiento) 19.0 por ciento.

Por colisión con motocicleta 15.8 por ciento.

Por colisión con un objeto fijo 14.0 por ciento.

Por volcadura 12.8 por ciento.



Por salida del camino, colisión con ciclista, animal o ferrocarril; caída de pasajero e incendio 16 por ciento".

La movilidad y la seguridad vial deben ser atendidas y por lo tanto legisladas de manera holística, ya que se requiere de la participación de diversas dependencias para mejorarlas. En el caso que nos ocupa, el fin es no sólo perfeccionar el marco normativo correspondiente, sino salvar el mayor número de vidas humanas, así como disminuir el número de lesiones y discapacidades.

"En la resolución A/RES/74/299, la Asamblea General de las Naciones Unidas ha fijado la ambiciosa meta de reducir a la mitad, para 2030, el número de defunciones y lesiones causadas por el tránsito en el mundo".

El país se apegó a esta resolución, en espera de atenderla. Por ello insto a esta Cámara de Diputados y los integrantes de esta Comisión, a velar y actuar para cumplir ello. Pero para poder hacerlo hay que incluir a todas las instancias en la materia que tienen en sus manos alcanzar esta meta.

Esperamos que en esta ocasión el país no quede nuevamente rezagado y esta reforma pueda ser aprobada para sumar a concretar un consolidado sistema nacional en la materia.

Como la movilidad y la seguridad vial son materias que requieren de la participación coordinada de distintas autoridades, es necesario que éstas se encuentren representadas en el sistema nacional que las administra.

El objetivo del presente proyecto de decreto es que las persona titular o representante legal de la Secretaría de Salud, formen parte del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

(...)

La propuesta que presento toma en cuenta las buenas prácticas en la materia que nos ocupa, como la atención prehospitalaria y hospitalaria, que sería atribución de la Secretaría de Salud.

Con relación a la Secretaría de Salud:

"La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, establece en el artículo 39, las competencias de la Secretaría de Salud:



- *Elaborar y conducir la política nacional en materia de asistencia social, servicios médicos, servicios médicos gratuitos universales y salubridad general.*
- *Crear y administrar establecimientos de salud.*
- *Planear, normar, coordinar y evaluar el Sistema Nacional de Salud y proveer la adecuada participación de las dependencias y entidades públicas que presten servicios de salud, a fin de asegurar el cumplimiento del derecho a la protección de la salud.*
- *Planear, normar y controlar los servicios de atención médica, salud pública, asistencia social y regulación sanitaria que correspondan al Sistema Nacional de Salud.*
- *Estudiar, adaptar y poner en vigor las medidas necesarias para luchar contra el alcoholismo.*
- *Prestar los servicios de su competencia, directamente o en coordinación con los gobiernos de los estados y del Distrito Federal.*

Llama la atención que el artículo 3o., fracción XIX, de la Ley General de Salud, considera materia de salubridad general el Programa para la prevención, reducción y tratamiento del uso nocivo del alcohol, la atención del alcoholismo y la prevención de enfermedades derivadas del mismo, así como la protección de la salud de terceros y de la sociedad frente al uso nocivo del alcohol.

El artículo 162 del mismo ordenamiento señala que, para los efectos de esta ley, se entiende por accidente el hecho súbito que ocasione daños a la salud, y que se produzca por la concurrencia de condiciones potencialmente prevenibles”.

A su vez el artículo 163, de misma norma establece:

La acción en materia de prevención y control de accidentes comprende:

- I. El conocimiento de las causas más usuales que generan accidentes.*
- II. La adopción de medidas para prevenir accidentes.*
- III. El desarrollo de investigación para la prevención de los mismos.*



IV. El fomento, dentro de los programas de educación para la salud, de la orientación a la población para la prevención de accidentes.

V. La atención de los padecimientos que se produzcan como consecuencia de ellos.

VI. La promoción de la participación y capacitación de la comunidad en la prevención y primeros auxilios de accidentes.

Para la mayor eficacia de las acciones a las que se refiere este artículo, se creará el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes del que formarán parte representantes de los sectores público, social y privado".

El 20 de marzo de 1987 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el decreto por el que se crea el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, "el cual tiene por objeto proponer las acciones en materia de prevención y control de accidentes a que se refiere el artículo 163 de la Ley General de Salud". En los considerandos se establece que "los accidentes son un grave problema de salud pública porque ocasionan altas cifras de morbilidad y mortalidad", así como "que en otros casos, el daño a la salud consecuencia de un accidente, se traduce en incapacidades físicas o mentales, temporales o permanentes, parciales o totales, que representan alteraciones en la salud y disminución o pérdida de horas de trabajo y productividad, además del desquiciamiento presupuestal familiar, por gastos imprevistos".

La Secretaría de Salud cuenta con el Programa de Acción Específico, Programa de Prevención de Accidentes, Lesiones y Seguridad Vial 2020-2024, cuyo objetivo es "promover y coordinar acciones inter e intrasectoriales en materia de prevención y atención de lesiones accidentales, con base en evidencia científica, para contribuir a la reducción de muertes, lesiones y discapacidades".

Este programa contempla entre su fundamento normativo la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, y el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.

Es entonces que resulta sorprendente que la Secretaría de Salud no forme parte del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

Los argumentos vertidos son de peso para establecer una relación fundamental para incorporarla al sistema nacional de movilidad y seguridad vial, pero no podemos sólo incorporarla, sino que debemos establecer atribuciones para poder funcionar en el sistema; si queremos que sea operante más allá de



establecer una coordinación, debemos buscar unificar criterios a escala nacional, y determinar atribuciones claras, a fin de fortalecer la movilidad y la seguridad vial.

Ser integrante del sistema implica responsabilidades mayores que las que tiene un participante que se invita de manera esporádica, las atribuciones que se inscriben en la presente iniciativa y en su calidad de integrante del sistema, como formular y construir la estrategia nacional, se encamina a armonizar la ley con las atribuciones de la secretaría.

Para el caso de todas las demás, es importante establecer que en la redacción de la ley cuando se hace referencia a las autoridades competentes dentro del marco de sus facultades o la federación en el ámbito de sus competencias, deja una amplitud para dar todas esas atribuciones a todas las secretarías o a discrecionalidad de las mismas, sin omitir que al agregar en el ámbito de sus competencias, o en el marco de sus facultades, muchas de ellas no están obligadas a realizarlas dentro de las mismas, lo cual deja inoperantes esas porciones normativas. Por tal motivo se expidió este marco normativo para unificar criterios y establecer facultades en concurrencia, lo cual implica claramente.

Por ello creo pertinente que las atribuciones propuestas en esta iniciativa busquen determinar competencias claras, concurrentes, con una adecuada coordinación y ajustadas a la propia ley, a fin tener una adecuada seguridad vial, y con ello disminuir los efectos negativos que se generen, para proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo a través de la generalización de sistemas viales seguros.

Sé que esta ley nace de la perseverancia de una red de organizaciones civiles en pro de la movilidad y seguridad vial y los cambios que se proponen fortalecerán y ayudarán a construir lo que todos deseamos: disminuir las muertes por siniestros viales y tener sistemas viales más seguros.

Consideramos que no basta reflexionar sobre las consecuencias de una movilidad y seguridad vial deficientes, sino que es necesario actuar por medio de políticas públicas y eficaces para mejorarlas.

Perfeccionar una ley es nuestra responsabilidad como legisladores. Cumplamos ello y demos tanto a la movilidad como a la seguridad vial la importancia que merecen.

Así entonces, consideremos que la falta de representación de las Secretaría de Salud en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial es una omisión por corregir.



Para que la movilidad y la seguridad vial sean fluidas, responsables y asequibles se requiere la participación de todas las autoridades que de una u otra manera estén involucradas con éstas (...)."

A continuación, se presenta el cuadro comparativo del texto legal vigente con las modificaciones propuestas:

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL	
Texto vigente	Propuesta de modificación o adición
Artículo 7. ...	Artículo 7. ...
...	...
A. ...	A. ...
I. ...	I. ...
II. ...	II. ...
III. ...	III. ...
Sin correlativo.	IV. La Secretaría de Salud;
IV. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y	V. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y
V. El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se	VI. El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se

<p>considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley.</p> <p>...</p> <p>B. ...</p>	<p>considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley.</p> <p>...</p> <p>B. ...</p>
<p>Artículo 73. ...</p> <p>...</p> <p>Sin correlativo.</p> <p>Sin correlativo.</p> <p>I. Elaborar guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica</p>	<p>Artículo 73. ...</p> <p>...</p> <p>I. Integrar el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del presente ordenamiento;</p> <p>II. Formular y aprobar, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Nacional, la Estrategia Nacional;</p> <p>III. Elaborar guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica</p>



<p>prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;</p> <p>II. Elaborar e implementar los programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;</p> <p>III. Realizar campañas, en coordinación con el Sistema Nacional, en materia de prevención de siniestros de tránsito, así como evitar manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente;</p> <p>IV. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia;</p> <p>V. Capacitar a quienes realicen las auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de sitios con elevada incidencia de siniestros de tránsito, en materias de su competencia;</p> <p>VI. Fijar los límites de alcohol en la sangre y aire expirado, con base en lo</p>	<p>prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;</p> <p>IV. Elaborar e implementar los programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;</p> <p>V. Realizar campañas, en coordinación con el Sistema Nacional, en materia de prevención de siniestros de tránsito, así como evitar manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente;</p> <p>VI. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia;</p> <p>VII. Capacitar a quienes realicen las auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de sitios con elevada incidencia de siniestros de tránsito, en materias de su competencia;</p> <p>VIII. Fijar los límites de alcohol en la sangre y aire expirado, con base en lo</p>
---	---

establecido en el artículo 49, que deberán ser los referentes en los operativos de alcoholimetría en todo el territorio nacional, y	establecido en el artículo 49, que deberán ser los referentes en los operativos de alcoholimetría en todo el territorio nacional, y
VII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.	IX. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Fuente: elaboración propia, Secretaría Técnica de la Comisión de Movilidad

III. UNIFICACIÓN DE INICIATIVAS:

Esta Comisión dictaminadora considera necesario, en un primer momento, justificar la necesidad de dictaminar en un solo acto las iniciativas presentadas, individualmente, por las y los proponentes.

Al reformar los mismos artículos de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (en adelante “Ley” o “Ley General”), es fundamental garantizar la coherencia y consistencia en los cambios propuestos. La unificación de las iniciativas facilita la elaboración de un texto normativo único que integre las diversas propuestas de modificación, evitando posibles contradicciones o discrepancias entre ellas.

Por otra parte, la presentación de múltiples iniciativas sobre un mismo tema puede generar confusión y duplicidades en el proceso legislativo. Unificar estas propuestas en un solo dictamen permite evitar repeticiones innecesarias y concentrar la atención en los aspectos relevantes de la reforma.

Además, al unificar las iniciativas, se facilita el proceso de debate entre las y los legisladores, así como con las partes interesadas. Esto permite identificar puntos de acuerdo y desacuerdo de manera más clara, favoreciendo la construcción de consensos y la elaboración de un texto final que refleje las diferentes perspectivas y necesidades de las y los ciudadanos.

Finalmente, la unificación de las iniciativas contribuye a la transparencia y la rendición de cuentas en el proceso legislativo, al garantizar que todas las propuestas sean consideradas de manera equitativa y que se dé seguimiento adecuado a su tramitación y discusión en el Congreso.

La consolidación de las iniciativas en un único proyecto se alinea con la noción de transparencia gubernamental, la cual implica garantizar el acceso a la información pública y la publicidad de los actos del Estado como mecanismo de control para prevenir el uso indebido del poder político.

La transparencia no solo se refiere a la divulgación de información pública, sino también a la obligación de los actores gubernamentales de actuar bajo este principio⁶, asegurando que sus acciones y decisiones se realicen de manera abierta y transparente ante la ciudadanía.

De esta manera, la unificación de las iniciativas no solo promueve un proceso legislativo más claro y equitativo, sino que también fortalece la confianza de la sociedad en las instituciones gubernamentales al garantizar la transparencia y la rendición de cuentas en el desarrollo de la legislación.

⁶ OEA (2013) Consultable en: <https://www.oas.org/es/sap/dgpe/concursoinformate/docs/cortosp8.pdf>

Las iniciativas, pese a sus diferentes enfoques y propuestas específicas, comparten un objetivo común: fortalecer la movilidad y seguridad vial en el país. La unificación de estas iniciativas permitirá aprovechar las sinergias entre ellas y crear un marco legal más sólido y coherente que impulse mejoras en la movilidad y seguridad de todos los usuarios de las vías públicas.

Por lo tanto, esta Comisión dictaminadora presenta un solo dictamen que integra las diversas propuestas de modificación a los artículos 7 y 73 de la Ley General. La unificación de las iniciativas permitirá avanzar de manera más efectiva en el logro de los objetivos comunes que persiguen, fortaleciendo la democracia, la participación ciudadana, la movilidad y la seguridad vial en nuestro país.

IV. CONSIDERACIONES:

Esta Comisión dictaminadora realizó el estudio y análisis de los planteamientos contenidos en la iniciativa, a fin de valorar su contenido, deliberar e integrar el presente Dictamen tomando en cuenta:

Primero. Esta Comisión señala que la inclusión de otras secretarías en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial fortalecería la coordinación entre las diferentes entidades responsables de la seguridad vial. Esto permitiría un mejor diseño e implementación de políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial, con un enfoque integral y considerando diferentes perspectivas.

El fortalecimiento de la movilidad y seguridad vial no solo implica aspectos relacionados con la infraestructura vial y la regulación del transporte, sino también con la promoción de la salud pública. En este sentido, la colaboración de la Secretaría de Salud resulta

fundamental para abordar integralmente los desafíos en materia de movilidad y seguridad vial.

La incorporación de la Secretaría de Salud en las labores del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial permitiría impulsar acciones conjuntas orientadas a la prevención de lesiones y la promoción de estilos de vida saludables en el contexto de la movilidad urbana. Aspectos como la reducción de accidentes viales, la atención de víctimas y la promoción de hábitos seguros en la vía pública son áreas donde la salud pública y la seguridad vial convergen de manera significativa.

Además, la Secretaría de Salud puede aportar su experiencia y recursos en la generación de campañas de concientización y educación dirigidas a la población, así como en la implementación de políticas públicas que fomenten la seguridad y el bienestar de los usuarios de las vías de comunicación.

En este contexto, la colaboración intersectorial entre la Secretaría de Salud y el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial se presenta como una oportunidad para potenciar el impacto de las acciones en materia de movilidad urbana y seguridad vial, promoviendo un enfoque integral que aborde tanto los aspectos físicos como los de salud pública asociados a la movilidad urbana.

Además, la participación de la Secretaría de Salud en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial permitiría mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito. Además, esta Comisión dictaminadora reconoce que, dentro del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, la Secretaría de Salud podría desempeñar un papel crucial en la promoción de políticas y programas enfocados en la prevención de accidentes viales y la atención integral de las personas afectadas por estos eventos.

Entre sus atribuciones podrían incluirse la elaboración de estrategias para la reducción de riesgos en la vía pública, la coordinación con otras dependencias para implementar campañas de concientización sobre seguridad vial, la atención prehospitalaria y hospitalaria de las víctimas de accidentes de tránsito, así como la generación de datos y estadísticas sobre la incidencia y causas de los accidentes viales para orientar políticas públicas efectivas en esta materia.

El análisis de los datos proporcionados por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía revela un preocupante incremento en el número de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas durante el periodo comprendido entre 2020 y 2022. Los datos muestran un aumento significativo de 301,678 accidentes en 2020 a 377,231 en 2022, lo que representa un aumento porcentual importante en tan solo dos años. Este aumento brusco en los accidentes de tránsito subraya la urgencia de implementar medidas efectivas para mejorar la seguridad vial en entornos urbanos y suburbanos, con el objetivo de prevenir pérdidas humanas y daños materiales, así como fortalecer el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial mediante la inclusión de la Secretaría de Salud y la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana.

Además, la Secretaría de Salud podría contribuir al desarrollo de programas de rehabilitación y reinserción social para las personas que sufren lesiones o discapacidades como consecuencia de accidentes de tráfico, promoviendo así una visión integral de la salud en el ámbito de la movilidad urbana.

En el sentido de crear un marco normativo más extenso y con un enfoque integral diseñado para garantizar el desarrollo del derecho humano a la movilidad es de suma importancia reconocer que se deben adoptar perspectivas que permitan adicionar la

coordinación interinstitucional, sobre todo, en lo relativo al Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial contemplado en el artículo 7 de la Ley General.

Bajo el mismo tenor, esta Comisión dictaminadora señala que la integración de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana al Sistema Nacional de Movilidad se traducirá en una serie de beneficios para las y los ciudadanos en todo el país. Al formar parte del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana puede coordinarse de manera más eficaz con las fuerzas de seguridad encargadas de patrullar las vías y controlar el tráfico, lo que contribuiría a una respuesta más rápida ante situaciones de emergencia y a una mejor vigilancia de las carreteras.

La inclusión de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial representa una medida crucial para fortalecer la seguridad vial en México. La Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, de acuerdo con el artículo 30 bis⁷ de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, tiene entre sus atribuciones formular la Estrategia Nacional de Seguridad Pública y la propuesta de Programa Nacional de Seguridad Pública, así como ejecutar políticas, programas y acciones para coadyuvar a la prevención del delito y proteger a la población ante amenazas y riesgos.

La inclusión de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial permitiría una mayor coordinación entre las autoridades encargadas de la seguridad vial y aquellas responsables de la seguridad pública. Esto facilitaría el diseño e implementación de estrategias integrales que aborden

⁷ Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (2024) Consultable en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LOAPF.pdf>

los problemas de movilidad y seguridad de manera conjunta, maximizando así los recursos y esfuerzos del gobierno para garantizar la protección de la población.

La participación de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial también abriría la puerta a una colaboración más estrecha entre diferentes instituciones gubernamentales, incluyendo a las autoridades locales y estatales, así como a organismos de la sociedad civil y otros actores relevantes en materia de seguridad vial. Esta colaboración multidisciplinaria es esencial para identificar y abordar eficazmente los principales desafíos relacionados con la seguridad vial, como los accidentes de tránsito, el transporte informal y la infraestructura deficiente.

Además, la presencia de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial garantizaría que las políticas y acciones implementadas en el ámbito de la seguridad vial estén plenamente alineadas con los principios de respeto a los derechos humanos y protección de la integridad de las personas. La Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, al contar con experiencia en la protección de la población y la preservación del orden público, puede aportar conocimientos y recursos para mejorar la seguridad en las vías de tránsito y reducir los incidentes viales.

Además, el organismo puede jugar un papel clave en la implementación de políticas de prevención de accidentes de tráfico y delitos relacionados con la movilidad, mediante la realización de campañas de concientización, operativos de seguridad vial y programas de educación para conductores y peatones.

Por otro lado, esta Comisión dictaminadora considera que los recursos humanos, tecnológicos y logísticos de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana pueden ser utilizados para fortalecer las medidas de seguridad en las vías públicas, como la



instalación de cámaras de vigilancia, el despliegue de patrullas y la implementación de sistemas de monitoreo y control del tráfico, por mencionar algunas acciones.

Segundo. La Comisión, reconoce que las iniciativas en cuestión tienen como objetivo fundamental mejorar la seguridad y la movilidad en las vías públicas de México. Para comprender la magnitud de su propósito, es crucial desglosar las múltiples dimensiones que abarcan estas propuestas legislativas.

En primer lugar, se busca garantizar el ejercicio pleno de un derecho fundamental: el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, tal como lo establece el artículo 4 constitucional. Este derecho no debe limitarse simplemente a la posibilidad de desplazarse, sino que debe asegurar que dicho desplazamiento se realice de manera segura y eficiente, sin poner en riesgo la vida ni la integridad física de las personas.

La adición de la responsabilidad de formular y aprobar la Estrategia Nacional, en colaboración con otras dependencias, resalta el papel estratégico que la Secretaría de Salud desempeña en la definición de políticas y directrices relacionadas con la movilidad y seguridad vial. Esta inclusión reconoce la importancia de considerar no solo aspectos vinculados a la atención médica en casos de siniestros viales, sino también la prevención de estos eventos y la promoción de la seguridad vial desde una perspectiva integral.

La permanencia de la atribución de elaborar guías de práctica clínica y protocolos es fundamental para mejorar la calidad de la atención médica en casos de siniestros de tránsito. Estas guías y protocolos proporcionan un marco estructurado y basado en evidencia para el manejo de pacientes que han sufrido lesiones debido a accidentes viales, lo cual es esencial para garantizar una atención médica oportuna, eficiente y

efectiva a las víctimas en el sentido de los principios y obligaciones en materia de movilidad.

Tercero. Esta Comisión dictaminadora encuentra el sustento jurídico de las iniciativas objeto del presente dictamen en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que en su artículo 4 establece el derecho humano a la movilidad y establece la responsabilidad del Estado de garantizar condiciones de seguridad vial y accesibilidad para todas y todos los ciudadanos. Así como en la Ley General, el principal instrumento legal para regular la movilidad y la seguridad vial en México.

Esta Ley establece los lineamientos generales para la planeación, regulación, coordinación y supervisión de las políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial a nivel nacional. Define las atribuciones de las autoridades competentes, define el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y establece medidas de prevención y promoción en la materia.

Además, esta Comisión dictaminadora reconoce que la Resolución A/RES/74/299 de la Asamblea General de las Naciones Unidas establece la Década de Acción para la Seguridad Vial, con el objetivo de reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito a nivel mundial. Esta resolución insta a los países miembros a implementar medidas concretas para mejorar la seguridad vial y proteger la vida de los ciudadanos, y la presente dictaminación, es coadyuvante en la búsqueda de dicho objetivo.

Cuarto. Las propuestas son coincidentes, en un primer momento, con la importancia del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, que como se define en la Ley General, representa un mecanismo crucial para coordinar las acciones de las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial a nivel nacional.

Su importancia radica en la capacidad para promover la colaboración y la sinergia entre los distintos niveles de gobierno y los sectores de la sociedad involucrados en el tema. Este sistema proporciona el marco institucional necesario para alinear las políticas, los planes y los esfuerzos de todos los actores relevantes, con el fin de cumplir con los objetivos y principios establecidos en la Ley y otros instrumentos de planeación. Además, facilita la implementación de medidas efectivas para mejorar la seguridad vial, promover la movilidad sostenible y garantizar el derecho de todos los ciudadanos a desplazarse de manera segura y eficiente por las vías públicas del país.

Por otra parte, esta Comisión dictaminadora reconoce que la necesidad de incluir la Secretaría de Salud y la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial es imperativa dada su relevancia en la gestión integral de la seguridad vial y la salud pública.

La Secretaría de Salud desempeña un papel crucial en la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria en casos de siniestros de tránsito, así como en la prevención de lesiones y la promoción de la seguridad vial.

Por otro lado, la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana juega un papel fundamental en la aplicación y vigilancia de las normativas de tránsito, así como en la prevención del delito en las vías públicas. Su participación activa en el sistema garantizaría una mayor coordinación interinstitucional y una respuesta más efectiva a los desafíos relacionados con la movilidad y la seguridad vial en el país.

La inclusión de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial representa un avance significativo en la gestión integral de la seguridad en las vías públicas. Esta secretaría desempeña un papel

fundamental en la prevención y combate de la delincuencia, pero también tiene un rol relevante en la promoción de la seguridad vial.

Al participar en este sistema, la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana puede contribuir con su experiencia y recursos para fortalecer las medidas de prevención de accidentes de tránsito y el cumplimiento de las normativas viales. Además, su presencia en el sistema permite una coordinación más efectiva entre las autoridades encargadas de la seguridad pública y aquellas responsables de la regulación del tránsito y la movilidad, lo que resulta en un enfoque más holístico y eficiente para garantizar la seguridad en las carreteras y calles del país.

La inclusión de esta secretaría refleja el reconocimiento de que la seguridad vial es un componente esencial de la seguridad ciudadana en general, y su participación activa en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial es crucial para promover una cultura de respeto a las normas de tránsito y prevenir accidentes que pongan en riesgo la vida e las personas.

La relevancia de incluir la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial encuentra, también, respaldo en los principios y objetivos establecidos por Hábitat III, la conferencia de las Naciones Unidas centrada en los ciudadanos y el desarrollo urbano sostenible. En el marco de la conferencia, se destaca la importancia de la Nueva Agenda Urbana, la cual promueve un cambio significativo en la forma en que vivimos y gestionamos nuestras ciudades.

Uno de los puntos centrales de la Nueva Agenda Urbana⁸ es el reconocimiento del espacio público como un elemento fundamental para la interacción social, la inclusión, la

⁸ ONU (2015) Consultable en: <https://www.un.org/es/chronicle/article/habitat-iii-la-conferencia-de-las-naciones-unidas-centrada-en-los-ciudadanos>

salud, el bienestar, los intercambios económicos, las expresiones culturales y el diálogo en los entornos urbanos. En este sentido, se enfatiza la necesidad de promover espacios públicos seguros, inclusivos, accesibles, ecológicos y de calidad en las ciudades y pueblos, ya que esto puede transformar por completo la manera en que nos relacionamos con nuestro entorno urbano.

La inclusión de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, así como de la Secretaría de Salud, en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial se alinea directamente con estos principios y objetivos de Hábitat III y la Nueva Agenda Urbana, además de con los objetivos contenidos en Ley General y el reconocimiento del derecho humano a la movilidad realizado en el artículo 4 constitucional, al garantizar una mayor coordinación entre las autoridades encargadas de la seguridad vial y aquellas responsables de la seguridad pública.

Asimismo, la colaboración entre diferentes instituciones gubernamentales, incluyendo a la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, contribuiría a maximizar los esfuerzos y recursos destinados a la promoción de la movilidad segura y sostenible en las ciudades. Esta sinergia entre los distintos actores gubernamentales y la sociedad civil es fundamental para enfrentar los desafíos actuales en materia de seguridad vial y avanzar hacia un desarrollo urbano más equitativo y sostenible.

Quinto. Para una correcta interpretación, esta Comisión dictaminadora se permite representar en el siguiente cuadro comparativo el texto legal vigente y las propuestas presentadas por las y los proponentes:

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL				
Texto vigente	Propuesta de modificación por la Diputada Flor Ivone Morales Miranda	Propuesta de modificación por el Diputado Omar Enrique Castañeda González	Propuesta de modificación por la Diputada Alma Delia Navarrete Rivera	Propuesta de modificación por la Diputada María Leticia Chávez Pérez

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD A LAS INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 7, 72 Y 73 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

<p>Artículo 7. ...</p> <p>...</p> <p>A. ...</p> <p>I. ...</p> <p>II. ...</p> <p>III. La Secretaría de Economía;</p> <p>IV. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y</p> <p>V. El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley.</p> <p>Sin correlativo.</p>	<p>Artículo 7. ...</p> <p>...</p> <p>A. ...</p> <p>I. ...</p> <p>II. ...</p> <p>III. Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana;</p> <p>IV. La Secretaría de Salud;</p> <p>V. La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales;</p> <p>VI. La Secretaria de Economía;</p>	<p>Artículo 7. ...</p> <p>...</p> <p>A. ...</p> <p>I. ...</p> <p>II. ...</p> <p>III. ...</p> <p>IV. La Secretaría de Salud a través de su titular o la persona que este encomiende;</p> <p>V. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y</p> <p>VI. El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido</p>	<p>Artículo 7. ...</p> <p>...</p> <p>A. ...</p> <p>I. ...</p> <p>II. ...</p> <p>III. ...</p> <p>IV. La Secretaría de Salud;</p> <p>V. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y</p> <p>VI. El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido</p>	<p>Artículo 7. ...</p> <p>...</p> <p>A. ...</p> <p>I. ...</p> <p>II. ...</p> <p>III. ...</p> <p>IV. La Secretaría de Salud;</p> <p>V. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y</p> <p>VI. El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido</p>
---	---	--	--	--



Sin correlativo.	VII. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y	cumplimiento del objeto de la Ley. Sin correlativo.	cumplimiento del objeto de la Ley. Sin correlativo.	cumplimiento del objeto de la Ley. Sin correlativo.
Sin correlativo.	VIII. El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley.	Sin correlativo.	Sin correlativo.	Sin correlativo.
...
B. ...	B. ...	B. ...	B. ...	B. ...
Artículo 73.	No aplica.	No aplica.	No aplica.	Artículo 73.
Sin correlativo.				I. Integrar el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del presente ordenamiento;
Sin correlativo.				II. Formular y aprobar, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Nacional, la Estrategia Nacional;



<p>I. Elaborar guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;</p> <p>II. Elaborar e implementar los programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;</p> <p>III. Realizar campañas, en coordinación con el Sistema Nacional, en materia de prevención de siniestros de tránsito, así como evitar manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente;</p> <p>IV. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia;</p> <p>V. Capacitar a quienes realicen las auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de sitios</p>				<p>III. Elaborar guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;</p> <p>IV. Elaborar e implementar los programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;</p> <p>V. Realizar campañas, en coordinación con el Sistema Nacional, en materia de prevención de siniestros de tránsito, así como evitar manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente;</p> <p>VI. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia;</p> <p>VII. Capacitar a quienes realicen las auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de sitios con elevada</p>
---	--	--	--	---



DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD A LAS INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 7, 72 Y 73 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

<p>con elevada incidencia de siniestros de tránsito, en materias de su competencia;</p> <p>VI. Fijar los límites de alcohol en la sangre y aire expirado, con base en lo establecido en el artículo 49, que deberán ser los referentes en los operativos de alcoholimetría en todo el territorio nacional, y</p> <p>VII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.</p>				<p>incidencia de siniestros de tránsito, en materias de su competencia;</p> <p>VIII. Fijar los límites de alcohol en la sangre y aire expirado, con base en lo establecido en el artículo 49, que deberán ser los referentes en los operativos de alcoholimetría en todo el territorio nacional, y</p> <p>IX. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.</p>
---	--	--	--	--

Fuente: elaboración propia, Secretaría Técnica de la Comisión de Movilidad

Sexto. Ahora bien, esta Comisión dictaminadora considera necesario realizar adecuaciones a las propuestas pues la inclusión de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales en el proyecto carece de fundamento, ya que ni las iniciativas presentadas ni la propia Ley contemplan un marco regulatorio específico para su participación en el ámbito de la movilidad y seguridad vial.

Esta omisión podría generar confusiones respecto a las responsabilidades y competencias de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales en relación con la materia en cuestión, lo que podría entorpecer la implementación efectiva de la normativa y dar lugar a posibles conflictos entre instituciones. Por lo tanto, es necesario ajustar el proyecto para eliminar la referencia a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y garantizar así la claridad y coherencia en la distribución de funciones entre las diferentes entidades gubernamentales.



DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD A LAS INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 7, 72 Y 73 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Por otra parte, esta Comisión dictaminadora considera imperativo revisar y ajustar además las fracciones del artículo 72 para asegurar que estén en armonía con la estructura general y las disposiciones de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. En su estado actual, estas fracciones podrían no estar alineadas adecuadamente con el resto de la normativa y las adecuaciones planteadas, lo que podría generar confusiones en su interpretación y aplicación.

Es fundamental garantizar que las fracciones estén organizadas de manera coherente y sistemática, de modo que faciliten su comprensión y aplicación por parte de los operadores jurídicos y la sociedad en general. De esta manera, se promoverá una regulación más efectiva y eficiente de la movilidad y seguridad vial en el país.

Séptimo. En consecuencia, esta Comisión dictaminadora se permite representar en el siguiente cuadro comparativo el texto legal vigente y las modificaciones realizadas por esta Comisión:

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL	
Texto vigente	Propuesta de modificación por la Comisión dictaminadora
Artículo 7. ...	Artículo 7. ...
...	...
A. ...	A. ...
I. ...	I. ...
II. ...	II. ...



<p>III. ...</p> <p>Sin correlativo.</p> <p>Sin correlativo.</p> <p>IV. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y</p> <p>V. El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley.</p> <p>...</p> <p>B. ...</p>	<p>III. ...</p> <p><u>IV. La Secretaría de Salud;</u></p> <p><u>V. La Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana;</u></p> <p><u>VI.</u> Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y</p> <p><u>VII.</u> El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley.</p> <p>...</p> <p>B. ...</p>
<p>Artículo 72. ...</p> <p>...</p>	<p>Artículo 72. ...</p> <p>...</p>



<p>IV. Participar, en el marco de sus competencias, en la celebración de convenios de coordinación con las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, para la realización de acciones en la materia objeto de esta Ley;</p> <p>V. Colaborar, en el marco de sus competencias, con las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, en la prevención de las violencias de género en los sistemas de movilidad, y</p> <p>VI. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.</p>	<p>VI. Participar, en el marco de sus competencias, en la celebración de convenios de coordinación con las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, para la realización de acciones en la materia objeto de esta Ley;</p> <p>VII. Colaborar, en el marco de sus competencias, con las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, en la prevención de las violencias de género en los sistemas de movilidad, y</p> <p>VIII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.</p>
<p>Artículo 73. ...</p> <p>...</p> <p>Sin correlativo.</p>	<p>Artículo 73. ...</p> <p>...</p> <p><u>I. Integrar el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del presente ordenamiento;</u></p>

<p>Sin correlativo.</p> <p>I. Elaborar guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitolaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;</p> <p>II. Elaborar e implementar los programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitolaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;</p> <p>III. Realizar campañas, en coordinación con el Sistema Nacional, en materia de prevención de siniestros de tránsito, así como evitar manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente;</p> <p>IV. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia;</p>	<p><u>II.</u> Formular y aprobar, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Nacional, la Estrategia Nacional;</p> <p><u>III.</u> Elaborar guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitolaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;</p> <p><u>IV.</u> Elaborar e implementar los programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitolaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;</p> <p><u>V.</u> Realizar campañas, en coordinación con el Sistema Nacional, en materia de prevención de siniestros de tránsito, así como evitar manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente;</p> <p><u>VI.</u> Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia;</p>
---	--

<p>V. Capacitar a quienes realicen las auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de sitios con elevada incidencia de siniestros de tránsito, en materias de su competencia;</p>	<p>VII. Capacitar a quienes realicen las auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de sitios con elevada incidencia de siniestros de tránsito, en materias de su competencia;</p>
<p>VI. Fijar los límites de alcohol en la sangre y aire expirado, con base en lo establecido en el artículo 49, que deberán ser los referentes en los operativos de alcoholimetría en todo el territorio nacional, y</p>	<p>VIII. Fijar los límites de alcohol en la sangre y aire expirado, con base en lo establecido en el artículo 49, que deberán ser los referentes en los operativos de alcoholimetría en todo el territorio nacional, y</p>
<p>VII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.</p>	<p>IX. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.</p>

Octavo. Por lo que respecta al régimen transitorio, las iniciativas presentadas requieren ajustar el régimen transitorio para garantizar una transición adecuada y sin contratiempos hacia la implementación de las nuevas disposiciones. Dado que estas propuestas implican cambios significativos en la regulación de la movilidad y la seguridad vial, es fundamental establecer disposiciones transitorias que faciliten su implementación.

Estas disposiciones transitorias deben abordar diversos aspectos, como el plazo para la entrada en vigor de las nuevas medidas, la implementación gradual de ciertos cambios, la continuidad de procedimientos en curso bajo la legislación anterior, entre otros. Ajustar el régimen transitorio de manera adecuada garantizará una transición suave y efectiva hacia el nuevo marco normativo, evitando así confusiones o conflictos en su aplicación



inicial. Además, permitirá que las autoridades y la sociedad en general se adapten de manera progresiva a las nuevas exigencias y responsabilidades que conllevan las reformas propuestas.

A continuación, se exponen las modificaciones realizadas al régimen transitorio por esta Comisión dictaminadora:

RÉGIMEN TRANSITORIO				
Propuesta por la Diputada Flor Ivone Morales Miranda	Propuesta por el Diputado Omar Enrique Castañeda González	Propuesta por la Diputada Alma Delia Navarrete Rivera	Propuesta por la Diputada María Leticia Chávez Pérez	Modificaciones realizadas por la Comisión dictaminadora
ÚNICO. - El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.	Único. El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.	Único. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.	Primero. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación. Segundo. En un plazo no mayor de 365 días naturales, contados a partir de la entrada en vigor de la presente ley, la Secretaría de Salud deberá integrar los registros indicadores y base de datos en materia de movilidad y seguridad vial, como parte del Sistema de	Primero. El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación. Segundo. La Secretaría de Salud y la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana deberán informar a la presidencia del Sistema Nacional la integración de las personas titulares o, en su caso, la designación de sus representantes legales, en un plazo no



DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD A LAS INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 7, 72 Y 73 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

			<p>Información Territorial y Urbano.</p> <p>Tercero. A partir de la entrada en vigor del presente decreto, las Secretarías de Seguridad y Protección Ciudadana, y de Salud deberán actualizarse con la mayor brevedad con relación a los trabajos realizados por el Sistema Nacional para la formulación de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.</p> <p>Cuarto. 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.</p>	<p>mayor a 90 días, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto.</p>
--	--	--	---	--

Fuente: elaboración propia, Secretaría Técnica de la Comisión de Movilidad

Noveno. En el desarrollo de la Vigésima Primera Sesión Ordinaria de esta Comisión, tratando el punto 4 del Orden del Día aprobado, en fecha del 17 de abril de 2024, en participación de la Dip. Alma Delia Navarrete Rivera, durante la discusión del presente dictamen, hizo a las y los integrantes de esta Comisión la propuesta de "(...) incluir una reserva (...), sugerimos (...) una modificación, en este caso que sólo se incluyera a la Secretaría de Salud y se hiciera una modificación en el artículo 73 y 74. (...) No se refleja [en] el artículo 74 y es por eso que se sugiere una modificación debido a que es importante subsanar la mención indebida de la unidad administrativa de la Secretaría de Salud, pues se le asignan directamente atribuciones. Esto quedó asentado desde que aprobamos la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. (...) Es algo que se detectó cuando ya estaba aprobada esta Ley. En la práctica, referir el nombre de un órgano colegiado o área encargada de instrumentar actividades, limita el actuar de cualquier dependencia, al no permitirle organizar la atención a dicho mandato a través de los distintos mecanismos o unidades u órganos administrativos desconcentrados que en su totalidad de atribuciones representa es por ello que se sugiere y solicitamos se elimine la mención del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (...), a fin de mantener únicamente a la Secretaría de Salud y que sea esta quien determine mediante qué unidades administrativas realizará las funciones establecidas en la Ley (...)".

En ese sentido, esta Comisión dictaminadora, para efectos de una correcta interpretación, se permite representar en el siguiente cuadro comparativo el texto legal vigente, las modificaciones propuestas por esta Comisión y la modificación sugerida por la Dip. Alma Delia Navarrete Rivera, respecto de los artículos 73 y 74 de la Ley General:

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Texto vigente	Propuesta de modificación por la Comisión dictaminadora	Propuesta de modificación por la Dip. Alma Delia Navarrete Rivera
<p>Artículo 73. ...</p> <p>Corresponden a la Secretaría de Salud, a través del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, las siguientes atribuciones:</p> <p>Sin correlativo.</p> <p>Sin correlativo.</p>	<p>Artículo 73. ...</p> <p>Corresponden a la Secretaría de Salud, a través del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, las siguientes atribuciones:</p> <p><u>I. Integrar el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del presente ordenamiento;</u></p> <p><u>II. Formular y aprobar, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Nacional, la Estrategia Nacional;</u></p>	<p>Artículo 73. ...</p> <p>Corresponden a la Secretaría de Salud, a través del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, las siguientes atribuciones:</p> <p><u>I. ...</u></p> <p><u>II. ...</u></p>

<p>I. Elaborar guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;</p>	<p><u>III.</u> Elaborar guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;</p>	<p><u>III.</u> ...</p>
<p>II. Elaborar e implementar los programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;</p>	<p><u>IV.</u> Elaborar e implementar los programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;</p>	<p><u>IV.</u> ...</p>
<p>III. Realizar campañas, en coordinación con el Sistema Nacional, en materia de prevención de siniestros de tránsito, así como evitar manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente;</p>	<p><u>V.</u> Realizar campañas, en coordinación con el Sistema Nacional, en materia de prevención de siniestros de tránsito, así como evitar manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente;</p>	<p><u>V.</u> ...</p>

<p>IV. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia;</p>	<p><u>VI.</u> Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia;</p>	<p><u>VI.</u> ...</p>
<p>V. Capacitar a quienes realicen las auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de sitios con elevada incidencia de siniestros de tránsito, en materias de su competencia;</p>	<p><u>VII.</u> Capacitar a quienes realicen las auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de sitios con elevada incidencia de siniestros de tránsito, en materias de su competencia;</p>	<p><u>VII.</u> ...</p>
<p>VI. Fijar los límites de alcohol en la sangre y aire expirado, con base en lo establecido en el artículo 49, que deberán ser los referentes en los operativos de alcoholimetría en todo el territorio nacional, y</p>	<p><u>VIII.</u> Fijar los límites de alcohol en la sangre y aire expirado, con base en lo establecido en el artículo 49, que deberán ser los referentes en los operativos de alcoholimetría en todo el territorio nacional, y</p>	<p><u>VIII.</u> ...</p>
<p>VII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.</p>	<p><u>IX.</u> Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.</p>	<p><u>IX.</u> ...</p>

<p>Artículo 74. ...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Del I. al III. ...</p> <p>IV. La Secretaría de Salud, a través del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes;</p> <p>Del V. al VIII. ...</p> <p>...</p>	<p>Artículo 74. ...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Del I. al III. ...</p> <p>IV. ...</p> <p>Del V. al VIII. ...</p> <p>...</p>	<p>Artículo 74. ...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Del I. al III. ...</p> <p>IV. La Secretaría de Salud, a través del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes;</p> <p>Del V. al VIII. ...</p> <p>...</p>
---	--	--

Fuente: elaboración propia, Secretaría Técnica de la Comisión de Movilidad

Décimo. Esta Comisión dictaminadora es coincidente y aprueba –en votación económica– las modificaciones presentadas por la Dip. Alma Delia Navarrete Rivera, al encontrar un objetivo común para la emisión del presente dictamen.

En mérito de lo expuesto, la Comisión de Movilidad, se permite someter a la consideración del Pleno de la Cámara de Diputados el siguiente:



PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 7; 72; 73 Y 74 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo Único.- Se reforman los artículos 73, primer párrafo; 74, segundo párrafo, fracción IV y, se adicionan las fracciones IV y V, recorriéndose las subsecuentes, al apartado A del artículo 7; las fracciones I y II, recorriéndose las subsecuentes, al artículo 72; las fracciones I y II, recorriéndose las subsecuentes, al artículo 73, de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

Artículo 7. Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

...

A. ...

I. a III. ...

IV. La Secretaría de Salud;

V. La Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana;

VI. y VII. ...

...

B. ...



Artículo 72. Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana.

...

I. Integrar el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del presente ordenamiento;

II. Formular y aprobar, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Nacional, la Estrategia Nacional;

III. a VIII. ...

Artículo 73. Secretaría de Salud.

Corresponden a la Secretaría de Salud, las siguientes atribuciones:

I. Integrar el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del presente ordenamiento;

II. Formular y aprobar, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Nacional, la Estrategia Nacional;

III. y IX. ...

Artículo 74. Mecanismos de coordinación y colaboración.

...

...



I. a III. ...

IV. La Secretaría de Salud;

V. a VIII. ...

...

Transitorios

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

Segundo. La Secretaría de Salud y la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana deberán informar a la presidencia del Sistema Nacional la integración de las personas titulares o, en su caso, la designación de sus representantes legales, en un plazo no mayor a 90 días, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto.

**Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,
al día 17 del mes de abril de 2024.**

POR LA COMISIÓN DE MOVILIDAD

SE ADJUNTAN AL PRESENTE DICTAMEN LA VOTACIÓN DE LAS Y LOS DIPUTADOS INTEGRANTES DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD.





VigésimaPrimera Sesión Ordinaria de la Comisión de Movilidad
LXV

Número de sesion:21

17 de abril de 2024

Reporte Votación por Tema

NOMBRE TEMA	4. Lectura, discusión y, en su caso, aprobación del dictamen en sentido positivo, con modificaciones, a las Iniciativas con Proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan los artículos 7, 72 y 73 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, suscritas por las Diputadas Flor Ivone Morales Miranda y Alma Delia Navarrete Rivera, del Grupo Parlamentario de Morena, el Diputado Omar Enrique Castañeda González y la Diputada María Leticia Chávez Pérez del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano.
INTEGRANTES	Comisión de Movilidad

Diputado	Posicion	Firma
 Alma Delia Navarrete Rivera (MORENA)	A favor	75212BDA4E494588F4279CD5D44D7 6BDE138D4DDC8F9E6BB5F74692052 532B95811A8F2B67D643358F0E0D76 6B78D1D8DC2409B4B365849D83C98 EEF765BF6FC
 Ángel Miguel Rodríguez Torres (MORENA)	A favor	BF6E3AA32730E4EE86B04DFE443E5 ACAB989F7CE7543F3D1BF2DAF888 B80AA33FFEC9A6DE65C4315D35C2 FFA99E1C5660F2D44124CB6333B85 1E520CCD9147AF
 Annia Sarahí Gómez Cárdenas (PAN)	A favor	B5C21EBA4F351B2474120C848DB53 3382B78B5E6BE499614F4043553BB6 9BDBAB6FF5A1CBCD4E706987CAFA FFE01194778DA17E2E21DB566253C 12DBAB176169
 Carlos López Guadarrama (MORENA)	Ausentes	EA06EFACF860180E790B71E640E1E 777C3B9CD20028914E32B5EF59848 D464129663F056B2EC195CD14D7EA AEDC3CCB08A37685B6FB7B6E6927 FEE35013DDBD4

VigésimaPrimera Sesión Ordinaria de la Comisión de Movilidad
 LXV

Número de sesion:21

17 de abril de 2024

NOMBRE TEMA

4. Lectura, discusión y, en su caso, aprobación del dictamen en sentido positivo, con modificaciones, a las Iniciativas con Proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan los artículos 7, 72 y 73 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, suscritas por las Diputadas Flor Ivone Morales Miranda y Alma Delia Navarrete Rivera, del Grupo Parlamentario de Morena, el Diputado Omar Enrique Castañeda González y la Diputada María Leticia Chávez Pérez del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano.

INTEGRANTES Comisión de Movilidad



Catalina Diaz Vilchis

(MORENA)

A favor

55B8DDAF904752871D9FEB6E82169
D17F7A0200D2AA400647B2D26073F
FD5DD6875085C9CFCDCA34350519
FF70A601FA72AFCD8F74DF1AAF1D
2D432A35A66E0D



Flor Ivone Morales Miranda

(MORENA)

A favor

8EC03B7589C20ABE1E7CE99468D88
7554613D9F7DC856CB25348B568C5
AA4C1596D223B62D1656979CE702F
80FFCF12E54968D95CAEBFB524BC
D4DCA887D5077



Graciela Sánchez Ortiz

(MORENA)

A favor

816B667530372F2304172236527B3F5
744F6E8329EA107D11CA74B1AA91B
826618C932415972F34EC2B2560111
6EA30508C493E41DF9F29EDBC6213
86ABC9C8A



José Antonio García García

(MORENA)

A favor

C6D9E424A8B25E6C8A5B4DFAF5FE
62CC9793C768C0C21C13A29C0F9E
B7B342B209227BBDBB3CD098F4439
215F0E544B3EA899982B3999DEFA8
4C7812EAF422CA



José Antonio Zapata Meraz

(PAN)

A favor

54D039967064676D8566BD2530B1B
DF5D1C208091B1B717A05A56C8118
AAECA17BF35D47881E55C371E6399
77705E48C80A36D910CFCA55ED2D9
EFDA4733304E

VigésimaPrimera Sesión Ordinaria de la Comisión de Movilidad
LXV

Número de sesion:21

17 de abril de 2024

NOMBRE TEMA

4. Lectura, discusión y, en su caso, aprobación del dictamen en sentido positivo, con modificaciones, a las Iniciativas con Proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan los artículos 7, 72 y 73 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, suscritas por las Diputadas Flor Ivone Morales Miranda y Alma Delia Navarrete Rivera, del Grupo Parlamentario de Morena, el Diputado Omar Enrique Castañeda González y la Diputada María Leticia Chávez Pérez del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano.

INTEGRANTES Comisión de Movilidad



Juan Francisco Espinoza Eguia

(PRI)

A favor

D152A4689E55F78DCABB757ADE07
FEE9ADFA430EE353BF2EB98BFF03
1A0D9D799D42BC6B98F6D6867760D
3EE36D5AB191F4828CA32F84FC6D9
40E828D4CE1C53



Justino Eugenio Arriaga Rojas

(MORENA)

A favor

9868FF8B94FDB3B3C407434AF6ECA
8C2389659330A24FBEF40124426F3F
44B157288697E05B8275BDF5BDF34
164F811F172B89327CB6610FCF7565
FCB8B2F23A



Luis Enrique Martínez Ventura

(PT)

Ausentes

29AB9B9DD399B37388EB55DD5D4D
C3CE371DCD570E4AC9B5146CC29C
2B85C9B28F721FF26AA57611BD4CC
EACECE766C42B233B55D317C3BA9
175E7D3DB979968



María del Carmen Zúñiga Cuevas

(MORENA)

A favor

01DC30E63AC4641DFBA23D855BC6
D3F7844DE5253F1B123A974FFF2012
D2FCD7564AB31D0F68EC78C9AAF1
23338E9B5D066D116A51384C88AA9
E1E81CB4D0BF1



Mariana Erandi Nassar Piñeyro

(PRI)

A favor

8C8FA65941D1B8CDCE03E1B2CD77
2AE4158321537EF6C138FEF605C38
EA6A05DCD88FC388C91BD1946CA1
E4E9BA32F20485FCB8F1A12B1F853
0083817EC379E2

VigésimaPrimera Sesión Ordinaria de la Comisión de Movilidad
LXV

Número de sesion:21

17 de abril de 2024

NOMBRE TEMA

4. Lectura, discusión y, en su caso, aprobación del dictamen en sentido positivo, con modificaciones, a las Iniciativas con Proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan los artículos 7, 72 y 73 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, suscritas por las Diputadas Flor Ivone Morales Miranda y Alma Delia Navarrete Rivera, del Grupo Parlamentario de Morena, el Diputado Omar Enrique Castañeda González y la Diputada María Leticia Chávez Pérez del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano.

INTEGRANTES Comisión de Movilidad



Miguel Humberto Rodarte de Lara

(PAN)

A favor

92F3ED298E735970F14649E807D8D6
ED815AE739A6A83738937EEEC910E
BA6962C5A33D50F640A3272F386999
26455BD77C9705AD11589AEC8DA68
1F8A35C294



Omar Enrique Castañeda González

(MC)

A favor

DCC635BD68CD7E78CA383E8BD80D
FBBFB74064B958D51351022C96DBF
01A4C22ABA8B1B0C744CE98290D33
5DD2364A54CC97FA5D8C6ED00F18
4CF95630D9411A



Paulina Aguado Romero

(MC)

A favor

3DBF1A76DD8E6F25873EEBCFC689
EE214C49E7DB1977D5FC07560BC8
DAB8580D0B2257659E25F43265451A
9D03EDF2FFF1DF47BEFA265DDEE42
5893260518CC64



Ricardo Aguilar Castillo

(PRI)

A favor

A307EED3BEDF72CE0A8566A739562
183B73216C731E27FBA9190B75EC5
F09E5BD70FE078DB897D9E5C59CD
6EBAF39BA5C9497B0DFA630C3E89
AC2D6DDFFBA0CF



Rocio Esmeralda Reza Gallegos

(PAN)

A favor

AC93A7D6EAA03B4C3073322968F5F
E5BF34332D9BA596B557F9083B271
D539D878EFafa939CA635D4829929
4AAE9A4C4D31B4406130E26CB5699
FA18581768AC

VigésimaPrimera Sesión Ordinaria de la Comisión de Movilidad
LXV

Número de sesion:21

17 de abril de 2024

NOMBRE TEMA	4. Lectura, discusión y, en su caso, aprobación del dictamen en sentido positivo, con modificaciones, a las Iniciativas con Proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan los artículos 7, 72 y 73 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, suscritas por las Diputadas Flor Ivone Morales Miranda y Alma Delia Navarrete Rivera, del Grupo Parlamentario de Morena, el Diputado Omar Enrique Castañeda González y la Diputada María Leticia Chávez Pérez del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano.
INTEGRANTES	Comisión de Movilidad



Santy Montemayor Castillo

(PVEM)

A favor

56517EA84DD1BCF58EDA444619773
773F5093A9BEF67A2ECD663236638
0F28767AC4BC4A359EE05801C12BC
B7822F6E7E08A71AF9B0F18F9758E
5ACBBB779397



Xavier González Ziri6n

(PRI)

Ausentes

8AFE4C30E87D79169A8F2306A49BD
AF2B94144CF75619F184516CC5B7D
6B70A53C183AE8E7EC91C66EFF225
9886C5221A1F151DA5C7821D3C1F1
00E6034B72C5

Total 21



C Á M A R A D E
DIPUTADOS
LXV LEGISLATURA

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