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 2024[1].

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 2024[3].

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 2024[4].

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 2024[5].

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;**

Sin correlativo.	**V. La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales;**
III. La Secretaría de Economía;	**VI.** La Secretaría de Economía;
IV. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y	**VII.** 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 considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley.	**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.
...	...
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 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

Artículo 7. ...	**Artículo 7.** ...
...	...
A. ...	**A.** ...
I. ...	**I.** ...
II. ...	**II.** ...
III. ...	**III.** ...
Sin correlativo.	**IV. La Secretaría de Salud a través de su titular o la persona que este encomiende;**
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 considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley.	**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.
...	...

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.

Figura 1.

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 Secretaria 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 Secretaria 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 Secretaria 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 Secretaria 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 arrebata 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-o f-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 Secretaria 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;**

IV. 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 considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley. ... **B.** ...	**V.** Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y **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. ... **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 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) decreto 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 perdida 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

considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley. ... **B.** ...	considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley. ... **B.** ...
Artículo 73. ... ... **Sin correlativo.** **Sin correlativo.** **I.** Elaborar guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica	**Artículo 73.** ... ... **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.** Elaborar guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica

prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;	prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;
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;	**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;
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;	**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;
IV. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia;	**VI.** Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia;
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;	**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;
VI. Fijar los límites de alcohol en la sangre y aire expirado, con base en lo	**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 **VII.** Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.	establecido en el artículo 49, que deberán ser los referentes en los operativos de alcoholimetría en todo el territorio nacional, y **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 principio[6], 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, está 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 garantiza 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 bis[7] 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 Urbana[8] 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

Artículo 7. ... ... **A.** ... **I.** ... **II.** ... **III.** La Secretaría de Economía; **IV.** 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 considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley.	**Artículo 7.** ... ... **A.** ... **I.** ... **II.** ... **III. Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana;** **IV. La Secretaría de Salud;** **V. La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales;**	**Artículo 7.** ... ... **A.** ... **I.** ... **II.** ... **III.** ... **IV. La Secretaría de Salud a través de su titular o la persona que este encomiende;** **V.** Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y	**Artículo 7.** ... ... **A.** ... **I.** ... **II.** ... **III.** ... **IV. La Secretaría de Salud;** **V.** Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y	**Artículo 7.** ... ... **A.** ... **I.** ... **II.** ... **III.** ... **IV. La Secretaría de Salud;** **V.** Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y
Sin correlativo.	**VI.** La Secretaría de Economía;	**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	**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	**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.	cumplimiento del objeto de la Ley.	cumplimiento del objeto de la Ley.
Sin correlativo.	**VII.** Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y	**Sin correlativo.**	**Sin correlativo.**	**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;**

I. Elaborar guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito; **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; **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; **IV.** Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia; **V.** Capacitar a quienes realicen las auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de sitios				**III.** Elaborar guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito; **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; **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; **VI.** Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia; **VII.** Capacitar a quienes realicen las auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de sitios con elevada

con elevada incidencia de siniestros de tránsito, en materias de su competencia; **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 **VII.** Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.				incidencia de siniestros de tránsito, en materias de su competencia; **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 **IX.** Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

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.

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. ... ... **A.** ... **I.** ... **II.** ...	**Artículo 7.** ... ... **A.** ... **I.** ... **II.** ...

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

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;**
I. Remitir al Sistema Nacional la información contenida en el Registro Público Vehicular;	**III.** Remitir al Sistema Nacional la información contenida en el Registro Público Vehicular;
II. Mantener actualizada la información contenida en el Registro Público Vehicular, con el objetivo de coadyuvar al cumplimiento de los principios de la presente Ley;	**IV.** Mantener actualizada la información contenida en el Registro Público Vehicular, con el objetivo de coadyuvar al cumplimiento de los principios de la presente Ley;
III. Participar, en el marco de sus competencias, en las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo otras autoridades federales o estatales, en relación con la movilidad y seguridad vial;	**V.** Participar, en el marco de sus competencias, en las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo otras autoridades federales o estatales, en relación con la movilidad y seguridad vial;

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; **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 **VI.** Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.	**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; **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 **VIII.** Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.
Artículo 73. ... ... **Sin correlativo.**	**Artículo 73.** ... ... **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;**
I. Elaborar guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;	**III.** Elaborar guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;
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;	**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;
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;	**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;
IV. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia;	**VI.** Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia;

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; **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 **VII.** Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.	**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; **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 **IX.** Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

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

			Información Territorial y Urbano. **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. **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.	mayor a 90 días, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto.

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
Artículo 73. …	**Artículo 73.** …	**Artículo 73.** …
Corresponden a la Secretaría de Salud, a través del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, las siguientes atribuciones:	Corresponden a la Secretaría de Salud, a través del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, las siguientes atribuciones:	Corresponden a la Secretaría de Salud~~, a través del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes~~, las siguientes atribuciones:
Sin correlativo.	**I. Integrar el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del presente ordenamiento;**	**I. …**
Sin correlativo.	**II. Formular y aprobar, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Nacional, la Estrategia Nacional;**	**II. …**

I. Elaborar guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;	**III.** Elaborar guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;	**III.** …
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;	**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;	**IV.** …
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;	**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;	**V.** …

IV. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia;	**VI.** Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia;	**VI.** ...
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;	**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;	**VII.** ...
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	**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	**VIII.** ...
VII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.	**IX.** Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.	**IX.** ...

Artículo 74. ...	**Artículo 74.** ...	**Artículo 74.** ...
...	...	...
...	...	...
Del **I.** al **III.** ...	Del **I.** al **III.** ...	Del **I.** al **III.** ...
IV. La Secretaría de Salud, a través del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes;	**IV.** ...	**IV.** La Secretaría de Salud~~, a través del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes~~;
Del **V.** al **VIII.** ...	Del **V.** al **VIII.** ...	Del **V.** al **VIII.** ...
...	...	...

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.

CÁMARA DE DIPUTADOS
LXV LEGISLATURA

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	75212BDA4E494588F4279CD5D44D76BDE138D4DDC8F9E6BB5F74692052532B95811A8F2B67D643358F0E0D766B78D1D8DC2409B4B365849D83C98EEF765BF6FC
Ángel Miguel Rodríguez Torres (MORENA)	A favor	BF6E3AA32730E4EE86B04DFE443E5ACAB989F7CE7543F3D1BF2DAF888B80AA33FFEC9A6DE65C4315D35C2FFA99E1C5660F2D44124CB6333B851E520CCD9147AF
Annia Sarahí Gómez Cárdenas (PAN)	A favor	B5C21EBA4F351B2474120C848DB533382B78B5E6BE499614F4043553BB69BDBAB6FF5A1CBCD4E706987CAFAFFE01194778DA17E2E21DB566253C12DBAB176169
Carlos López Guadarrama (MORENA)	Ausentes	EA06EFACF860180E790B71E640E1E777C3B9CD20028914E32B5EF59848D464129663F056B2EC195CD14D7EAAEDC3CCB08A37685B6FB7B6E6927FEE35013DDBD4

CÁMARA DE DIPUTADOS
LXV LEGISLATURA

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 articulos 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 Maria Leticia Chávez Pérez del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano.
INTEGRANTES	Comisión de Movilidad

Catalina Diaz Vilchis (MORENA)	A favor	55B8DDAF904752871D9FEB6E82169D17F7A0200D2AA400647B2D26073FFD5DD6875085C9CFCDCA34350519FF70A601FA72AFCD8F74DF1AAF1D2D432A35A66E0D
Flor Ivone Morales Miranda (MORENA)	A favor	8EC03B7589C20ABE1E7CE99468D887554613D9F7DC856CB25348B568C5AA4C1596D223B62D1656979CE702F80FFCF12E54968D95CAEBFB524BCD4DCA887D5077
Graciela Sánchez Ortiz (MORENA)	A favor	816B667530372F2304172236527B3F5744F6E8329EA107D11CA74B1AA91B826618C932415972F34EC2B25601116EA30508C493E41DF9F29EDBC621386ABC9C8A
José Antonio García García (MORENA)	A favor	C6D9E424A8B25E6C8A5B4DFAF5FE62CC9793C768C0C21C13A29C0F9EB7B342B209227BBDBB3CD098F4439215F0E544B3EA899982B3999DEFA84C7812EAF422CA
José Antonio Zapata Meraz (PAN)	A favor	54D039967064676D8566BD2530B1BDF5D1C208091B1B717A05A56C8118AAECA17BF35D47881E55C371E639977705E48C80A36D910CFCA55ED2D9EFDA4733304E

CÁMARA DE DIPUTADOS
LXV LEGISLATURA

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	D152A4689E55F78DCABB757ADE07FEE9ADFA430EE353BF2EB98BFF031A0D9D799D42BC6B98F6D6867760D3EE36D5AB191F4828CA32F84FC6D940E828D4CE1C53
Justino Eugenio Arriaga Rojas (MORENA)	A favor	9868FF8B94FDB3B3C407434AF6ECA8C2389659330A24FBEF40124426F3F44B157288697E05B8275BDF5BDF34164F811F172B89327CB6610FCF7565FCB8B2F23A
Luis Enrique Martínez Ventura (PT)	Ausentes	29AB9B9DD399B37388EB55DD5D4DC3CE371DCD570E4AC9B5146CC29C2B85C9B28F721FF26AA57611BD4CCEACECE766C42B233B55D317C3BA9175E7D3DB979968
María del Carmen Zúñiga Cuevas (MORENA)	A favor	01DC30E63AC4641DFBA23D855BC6D3F7844DE5253F1B123A974FFF2012D2FCD7564AB31D0F68EC78C9AAF123338E9B5D066D116A51384C88AA9E1E81CB4D0BF1
Mariana Erandi Nassar Piñeyro (PRI)	A favor	8C8FA65941D1B8CDCE03E1B2CD772AE4158321537EF6C138FEF605C38EA6A05DCD88FC388C91BD1946CA1E4E9BA32F20485FCB8F1A12B1F8530083817EC379E2

CÁMARA DE DIPUTADOS
LXV LEGISLATURA

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	92F3ED298E735970F14649E807D8D6ED815AE739A6A83738937EEEC910EBA6962C5A33D50F640A3272F38699926455BD77C9705AD11589AEC8DA681F8A35C294
Omar Enrique Castañeda González (MC)	A favor	DCC635BD68CD7E78CA383E8BD80DFBBFB74064B958D51351022C96DBF01A4C22ABA8B1B0C744CE98290D335DD2364A54CC97FA5D8C6ED00F184CF95630D9411A
Paulina Aguado Romero (MC)	A favor	3DBF1A76DD8E6F25873EEBCFC689EE214C49E7DB1977D5FC07560BC8DAB8580D0B2257659E25F43265451A9D03EDF2FFF1DF47BEFA265DEE425893260518CC64
Ricardo Aguilar Castillo (PRI)	A favor	A307EED3BEDF72CE0A8566A739562183B73216C731E27FBA9190B75EC5F09E5BD70FE078DB897D9E5C59CD6EBAF39BA5C9497B0DFA630C3E89AC2D6DDFFBA0CF
Rocio Esmeralda Reza Gallegos (PAN)	A favor	AC93A7D6EAA03B4C3073322968F5FE5BF34332D9BA596B557F9083B271D539D878EFAFA939CA635D48299294AAE9A4C4D31B4406130E26CB5699FA18581768AC

CÁMARA DE DIPUTADOS
LXV LEGISLATURA

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	56517EA84DD1BCF58EDA444619773773F5093A9BEF67A2ECD6632366380F28767AC4BC4A359EE05801C12BCB7822F6E7E08A71AF9B0F18F9758E5ACBBB779397
Xavier González Zirión (PRI)	Ausentes	8AFE4C30E87D79169A8F2306A49BDAF2B94144CF75619F184516CC5B7D6B70A53C183AE8E7EC91C66EFF2259886C5221A1F151DA5C7821D3C1F100E6034B72C5

Total 21

CÁMARA DE DIPUTADOS
LXV LEGISLATURA

Vigésima
Primera Sesión Ordinaria de la Comisión de Movilidad

Legislatura LXV

Periodo Ordinario

Número:21

Reporte de asistencia

NÚMERO DE SESION	21
INTEGRANTES	
DIPUTADOS	Presidencia

		Asistencia Inicial		Asistencia Final
Omar Enrique Castañeda González	Asistencia de viva voz	27EA626672BF5B45A491045A56FE73BFCAC5DF46EDFD3B585841A5F8C07D01510E499D11421A24B80A50382FDE1189A22DDC7E7D38D4A4DB58F6B1F3BC7FDBC2	Asistencia de viva voz	27EA626672BF5B45A491045A56FE73BFCAC5DF46EDFD3B585841A5F8C07D01510E499D11421A24B80A50382FDE1189A22DDC7E7D38D4A4DB58F6B1F3BC7FDBC2

DIPUTADOS	Secretaria

		Asistencia Inicial		Asistencia Final
Carlos López Guadarrama	Inasistencia	2938E7C5D5FD5F17BF680D98CEFFA320E338ADF03DAEC1E1930B111D6D43438BDE90B9BBEDFBDE1D7EE90ECC31C28ABC115883E6A0705E90FB08A90A037FD9F9	Inasistencia	2938E7C5D5FD5F17BF680D98CEFFA320E338ADF03DAEC1E1930B111D6D43438BDE90B9BBEDFBDE1D7EE90ECC31C28ABC115883E6A0705E90FB08A90A037FD9F9
Luis Enrique Martínez Ventura	Inasistencia	C144E490FEBF85B87F2C6642D642BBE3AEACAA493F645F81C8DB85F72A713A04BA67768EDD2D6FE77C09FB621D278CCFF5B7BCCE4886E633B3CA1A4A11C93F6B	Inasistencia	C144E490FEBF85B87F2C6642D642BBE3AEACAA493F645F81C8DB85F72A713A04BA67768EDD2D6FE77C09FB621D278CCFF5B7BCCE4886E633B3CA1A4A11C93F6B
Paulina Aguado Romero	Asistencia de viva voz	8A0DEC1F2918A22A93537EE3A2E85BC1C8C6325E9429463E79AEF46A53FD3B5DC55634C081EDB994F6540716E20D73EB7D5EA378A0C6BBE50F5EA4F3B1053E03	Asistencia de viva voz	8A0DEC1F2918A22A93537EE3A2E85BC1C8C6325E9429463E79AEF46A53FD3B5DC55634C081EDB994F6540716E20D73EB7D5EA378A0C6BBE50F5EA4F3B1053E03
Rocio Esmeralda Reza Gallegos	Inasistencia	CE7C530E4E0FF07397CE546D0E2D4B743C98A85E35419C348D8AAE3EB9855D5FEED19D56ACD74E9E060270F5C9E463D33FD57CA0FB654689A38E4DF1A8B2826D	Inasistencia	CE7C530E4E0FF07397CE546D0E2D4B743C98A85E35419C348D8AAE3EB9855D5FEED19D56ACD74E9E060270F5C9E463D33FD57CA0FB654689A38E4DF1A8B2826D

CÁMARA DE DIPUTADOS
LXV LEGISLATURA

Vigésima
Primera Sesión Ordinaria de la Comisión de Movilidad

Legislatura LXV

Periodo Ordinario

Número:21

NÚMERO DE SESIÓN	21		
DIPUTADOS	Secretaria		
		Asistencia Inicial	**Asistencia Final**
Alma Delia Navarrete Rivera	Asistencia por sistema	C96A1440B2F00A7A279F2225BB90ECDFB96002EFA847B91247934B97C1F20E65402CF401E78D7B510C49A1E82C28AB1418F35A276434EBB5DAE4C515CEDB3554	Asistencia por sistema C96A1440B2F00A7A279F2225BB90ECDFB96002EFA847B91247934B97C1F20E65402CF401E78D7B510C49A1E82C28AB1418F35A276434EBB5DAE4C515CEDB3554
José Antonio García García	Asistencia por sistema	D55BB5C02563875BA2E04B44A6305639548493581DF0358F4B87C32489A7278801C52BFE4E3E4F7EAF2D5A34865C865A72B40054B37474950A9CDF161C01AC34	Asistencia por sistema D55BB5C02563875BA2E04B44A6305639548493581DF0358F4B87C32489A7278801C52BFE4E3E4F7EAF2D5A34865C865A72B40054B37474950A9CDF161C01AC34
Justino Eugenio Arriaga Rojas	Asistencia por sistema	62093991926456CDD7C91ED6A3246EE9244F101A0BD2ABE9934A725DA742976B31C1D1AB2C542E596DB4F7BE23AA5AC30062AA7F9A5CABCB7A34D34BC4DD0FD1	Asistencia por sistema 62093991926456CDD7C91ED6A3246EE9244F101A0BD2ABE9934A725DA742976B31C1D1AB2C542E596DB4F7BE23AA5AC30062AA7F9A5CABCB7A34D34BC4DD0FD1
María del Carmen Zúñiga Cuevas	Asistencia por sistema	93D46C170C41F85C04F3CC83A3ABEF9FAC2569912A4F88F6BEC9C15EAA14A328F089A7B107EF14D508D9AC16F583A1FB053AC1EDD544EB31B2B1DD922B5AFE7E	Asistencia por sistema 93D46C170C41F85C04F3CC83A3ABEF9FAC2569912A4F88F6BEC9C15EAA14A328F089A7B107EF14D508D9AC16F583A1FB053AC1EDD544EB31B2B1DD922B5AFE7E
José Antonio Zapata Meraz	Asistencia por sistema	FF26F0255D0D7C147DCBAE88CF65DE9D93CBD3C1D9A230BC6BD10FEC055D360C912288A8DBAA620B741B45382113577E647A2A8180168D051D52C994D25A0D5B	Asistencia por sistema FF26F0255D0D7C147DCBAE88CF65DE9D93CBD3C1D9A230BC6BD10FEC055D360C912288A8DBAA620B741B45382113577E647A2A8180168D051D52C994D25A0D5B
Juan Francisco Espinoza Eguia	Asistencia por sistema	C8815C86705B85706DD6781D61456AFC0382B927A705995B0A59E6FBE4F309B6668E5EC74E0EF442E22859290BEBA382219534960C4A341F7B64546AEE6E57B3	Asistencia por sistema C8815C86705B85706DD6781D61456AFC0382B927A705995B0A59E6FBE4F309B6668E5EC74E0EF442E22859290BEBA382219534960C4A341F7B64546AEE6E57B3

CÁMARA DE DIPUTADOS
LXV LEGISLATURA

Comisión de Movilidad

Vigésima
Primera Sesión Ordinaria de la Comisión de Movilidad

Legislatura LXV

Periodo Ordinario

Número:21

NÚMERO DE SESIÓN	21		
DIPUTADOS	**Secretaría**		
		Asistencia Inicial	**Asistencia Final**
Ricardo Aguilar Castillo	Asistencia por sistema	C5F87F097ABB6D9449011730372A5BCDF6FC93C98DEBE641BFAEAAC0100109B25A4FF5D62578EF82849B8A253B7FDA7D8C6AC24EEDB35C8D0967F03E3BD00105	C5F87F097ABB6D9449011730372A5BCDF6FC93C98DEBE641BFAEAAC0100109B25A4FF5D62578EF82849B8A253B7FDA7D8C6AC24EEDB35C8D0967F03E3BD00105
Santy Montemayor Castillo	Asistencia por sistema	B917B92831AC39F418BD92E1945A1CD11B82834E88703B4F850159E6558C54920ACA500900F907984CBDF4624C05851743F15C9E2FB41AF89C8F886F808B2C7C	B917B92831AC39F418BD92E1945A1CD11B82834E88703B4F850159E6558C54920ACA500900F907984CBDF4624C05851743F15C9E2FB41AF89C8F886F808B2C7C
DIPUTADOS	**Integrante**		
		Asistencia Inicial	**Asistencia Final**
Flor Ivone Morales Miranda	Asistencia de viva voz	E7B8050302C3C059B667E9FD4F5057229874D55F35C81A85A6B1FD80A1EAA83620260D39B1CD9073CAED27A787BA79256CA847D2DED4B5A68BC8C41EA7D8EBD7	E7B8050302C3C059B667E9FD4F5057229874D55F35C81A85A6B1FD80A1EAA83620260D39B1CD9073CAED27A787BA79256CA847D2DED4B5A68BC8C41EA7D8EBD7
Mariana Erandi Nassar Piñeyro	Inasistencia	FEB5B78BF8C3DB3799E275B9F5652AD515DDDDC71290DC2C2D871876BCF3555C9C1E93108511AD0A4056D059F186387B9C11FC2E2DE9922AE39F781BC1B968CE	FEB5B78BF8C3DB3799E275B9F5652AD515DDDDC71290DC2C2D871876BCF3555C9C1E93108511AD0A4056D059F186387B9C11FC2E2DE9922AE39F781BC1B968CE
Xavier González Zirión	Inasistencia	5F35D488B5754B269552BFE38B40D519D30861292EFC36FB29D30A343F4A30ECDE2C7F02876E64B2FAD84B5578E882A92828810D064FE46C4098103AB7B154DB	5F35D488B5754B269552BFE38B40D519D30861292EFC36FB29D30A343F4A30ECDE2C7F02876E64B2FAD84B5578E882A92828810D064FE46C4098103AB7B154DB

CÁMARA DE DIPUTADOS
LXV LEGISLATURA

Vigésima
Primera Sesión Ordinaria de la Comisión de Movilidad

Legislatura LXV

Periodo Ordinario

Número:21

NÚMERO DE SESIÓN	21		
DIPUTADOS	Integrante		
		Asistencia Inicial	**Asistencia Final**
Ángel Miguel Rodríguez Torres	Asistencia por sistema	68D6D3C989E7636D255D1B777E18AAB3173ACF471941F8C866BD232DB1287B971A3182EAA0E952EAA047525DDBB39A8E1368966E3A5853E4E347D446F61E9119	Asistencia por sistema 68D6D3C989E7636D255D1B777E18AAB3173ACF471941F8C866BD232DB1287B971A3182EAA0E952EAA047525DDBB39A8E1368966E3A5853E4E347D446F61E9119
Catalina Diaz Vilchis	Asistencia por sistema	3131928EDD7E4D11CC12DFF31697861B5E8FD956384DF73674F9C98D8DA3CAD582B1F408C56F1AAD5031FE5504785978BD34CF953A17D881F65A6D4F5651AD87	Asistencia por sistema 3131928EDD7E4D11CC12DFF31697861B5E8FD956384DF73674F9C98D8DA3CAD582B1F408C56F1AAD5031FE5504785978BD34CF953A17D881F65A6D4F5651AD87
Graciela Sánchez Ortiz	Asistencia por sistema	2A2A01864885399496 14E3F23354FC3F86A2D7F03F5FBEA26584B5875C6FF941B910198869CB790D209DFEDB6AC7A6D469AE97AE358978F4CB5D1610ECFB6DBC	Asistencia por sistema 2A2A01864885399496 14E3F23354FC3F86A2D7F03F5FBEA26584B5875C6FF941B910198869CB790D209DFEDB6AC7A6D469AE97AE358978F4CB5D1610ECFB6DBC
Annia Sarahí Gómez Cárdenas	Asistencia por sistema	57E9C5334A28D1224241D413085F82E9A3A3444547B429A926F82F17FF7C7A18581B5B6337461DBBAEECA8D978C3E2DBE2F5FE6E6DF17C070B272B12596FA835	Asistencia por sistema 57E9C5334A28D1224241D413085F82E9A3A3444547B429A926F82F17FF7C7A18581B5B6337461DBBAEECA8D978C3E2DBE2F5FE6E6DF17C070B272B12596FA835
Miguel Humberto Rodarte de Lara	Asistencia por sistema	E00753602B4C208C8D1C8AE9F8D72EB2C693E1C9066234870C246DF5594BECBFE800CD4345B0B397665416A9274CE02BF3D3BB2B41EB9F30D69F2BA674A22746	Asistencia por sistema E00753602B4C208C8D1C8AE9F8D72EB2C693E1C9066234870C246DF5594BECBFE800CD4345B0B397665416A9274CE02BF3D3BB2B41EB9F30D69F2BA674A22746

Total 21