

CONTENIDO

Dictámenes para declaratoria de publicidad

- 2** De la Comisión de Movilidad, con proyecto de decreto por el que se reforman las fracciones VIII y IX, y se adiciona la fracción X al primer párrafo del artículo 5 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial
- 31** De la Comisión de Igualdad de Género, con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 4 de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia

Anexo IV

Miércoles 13 de marzo



COMISIÓN DE MOVILIDAD

HONORABLE ASAMBLEA:

A la Comisión de Movilidad de la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión de la LXV Legislatura, le fue turnada para su estudio y dictamen la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO A LOS ARTÍCULOS 5 Y 45, Y SE REFORMA LA FRACCIÓN XIII, DEL TERCER PÁRRAFO, DEL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**, a cargo de la Diputada Noemí Berenice Luna Ayala y legisladores integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

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



- II. En el capítulo correspondiente a "**CONTENIDO DE LA INICIATIVA**" se exponen los motivos y alcance de la propuesta de reforma en estudio.
- III. En el capítulo de "**CONSIDERACIONES**" esta Comisión dictaminadora expresa los argumentos de valoración de la propuesta y de los motivos que sustentan la decisión de sí respaldar la propuesta, con modificaciones, en análisis.

I. ANTECEDENTES:

- I. En fecha 13 de diciembre de 2023, la Diputada Noemí Berenice Luna Ayala y legisladores integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados, presentó iniciativa con proyecto de decreto y fue publicada en la Gaceta Parlamentaria número 6362-IV-2, el 12 de septiembre de 2023¹.
- II. La Presidencia de la Mesa Directiva determinó turnar a la Comisión de Movilidad, para efectos de análisis y elaboración del dictamen².
- III. Mediante Oficio Núm. **DGPL-65-II-1-2857**, de fecha 13 de diciembre de 2023, se recibió en la Presidencia de la Comisión de Movilidad una copia del **Expediente número 10038** de la iniciativa en comento.

II. CONTENIDO DE LA INICIATIVA:

La iniciativa que se dictamina, se sustenta en la siguiente argumentación de la proponente:

¹ Consultable en: <https://gaceta.diputados.gob.mx/PDF/65/2023/sep/20230912-IV-2.pdf>

² Consultable en: http://sitl.diputados.gob.mx/LXV_leg/cuadros_comparativos/1PO3/0404-1PO3-23.pdf



“...La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV) entre sus objetivos principales que se establecen en algunas fracciones del artículo primero, se encuentran: “Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial”; “definir mecanismos de coordinación de las autoridades de los tres órdenes de gobierno y la sociedad”; “establecer los mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros”, entre otros.

Por lo anterior, la propuesta de decreto tiene la finalidad de establecer e incorporar en la normativa la adquisición y uso de instrumentos tecnológicos de vanguardia para el control de velocidad, peso y dimensiones del auto transporte, principalmente de carga.

La motivación nace de la necesidad de disminuir los siniestros, que muchas veces cobran vidas, en los que se ven involucrados los vehículos de carga en las carreteras y zonas urbanas debido al exceso de velocidad, por sobrepeso o por exceso de dimensiones.

El proyecto que se somete a consideración se apega en todo momento a la Norma Oficial Mexicana 012SCT2017 (NOM-012-SCT-2-2017), sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.

Esta norma oficial mexicana (NOM) tiene por objeto de acuerdo a su numeral 2: “establecer las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y arrastre y salvamento”.

Sin embargo, una publicación del 22 de febrero de 2022 de TRANSPORTE.MX, respecto a la NOM 012 infiere lo siguiente: “La norma establece, entre otras disposiciones, la reducción de 45 a 40 pies el largo de los vehículos de carga, y establece un peso máximo de 65.5 toneladas para el ‘full ’ y 75.5 para el ‘full diferenciado”.

“Para poder circular, las configuraciones de tractocamión doblemente articulado deben tener una ‘autorización expresa’ emitida por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) y así evitar ser sancionados”.



"No obstante, se estima que en México existen alrededor de 70 mil 'dollys', de los cuales 30 por ciento rebasan por mucho los límites autorizados por la NOM-012. Según cifras oficiales, este tipo de unidades ocasionan cerca de 2 mil accidentes anuales, dejando cuatro víctimas mortales por día".

Aunado a lo anterior, la misma publicación señala: "Para comprobar el cumplimiento de la NOM-012, las unidades deben ser revisadas en centros de verificación de peso y dimensiones, a través de básculas de pesaje y equipos de medición.

Para ello, la SICT anunció en 2017 la instalación de arcos y básculas electrónicas en puntos específicos de las principales carreteras federales del país.

No obstante, Rafael Ortiz Pacheco, presidente nacional de la Alianza Mexicana de Organización de Transportistas (Amotac), indicó que la SICT no ha cumplido con ello y actualmente no hay básculas para verificar el peso y las dimensiones de las unidades pesadas.

"La misma SICT tiene instaladas únicamente 4 básculas en toda la República Mexicana, pero son 'elefantes blancos' que no sirven, ya fueron saqueadas en sus líneas eléctricas, las básculas están quebradas. En pocas palabras no hay vigilancia", refiere.

Sin duda, el autotransporte que circula en las carreteras del país es uno de los métodos más importantes para el acarreo de mercancías y fundamental para el desarrollo económico del país, sin embargo, es necesaria la participación de los transportistas para realizar esta actividad de manera responsable con la finalidad de evitar accidentes, daños materiales e incluso, la pérdida de vidas.

Aunado a lo anterior, podemos puntualizar que cuando hay exceso de peso o dimensiones en los vehículos de acuerdo a las especificaciones técnicas marcadas para cada unidad, principalmente de carga, reaccionan de forma diferente en sus sistemas de frenado, aceleración y estabilidad, así como la distancia de frenado, la capacidad de carga de los neumáticos, el punto de gravedad, entre otros aspectos, por lo tanto, es necesario controlar el peso y las dimensiones que lleva cada vehículo.

Otro factor que se debe valorar en cuanto a la circulación transporte con sobrepeso, es el tema de las "Roderas" que, según la Real Academia Española define como: "Señal que deja impresa la rueda de un vehículo en el suelo". Es decir, es un surco por el paso continuo de vehículos sobre una carpeta asfáltica que se incrementa por el tránsito de vehículos pesados.



DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD A LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO A LOS ARTÍCULOS 5 Y 45, Y SE REFORMA LA FRACCIÓN XIII, DEL TERCER PÁRRAFO, DEL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Este desgaste de las carpetas asfálticas, en específico en las carreteras de mayor afluencia de vehículos, es por el tránsito de transporte de carga con sobrepeso y se podría disminuir con la implementación de controles de peso para evitar que los transportes sobrepasen las normas establecidas.

Uno de los principales factores de riesgo por sobrepeso o exceso de dimensiones en unidades se presenta en las vías federales y urbanas en el transporte de carga cuando se voltean, chocan o se colisionan con otros vehículos causando daños muchas veces irreparables.

Es necesario destacar que al sobrepasar el peso y las medidas establecidas en las NOM constituyen un grave riesgo para los vehículos y transportes que pudieran accidentarse por curvas, colisiones, derrama o caída del producto, daños o destrucción en el asfalto o frenadas fuertes o inesperadas aunado a las largas jornadas de trabajo de los conductores.

Por su parte, el Anuario estadístico de colisiones en carreteras federales 2021, elaborado por el Instituto Mexicano del Transporte "presenta las estadísticas más relevantes de los hechos de tránsito registrados en la red carretera vigilada por la Guardia Nacional (GN) durante 2021. El universo de análisis queda conformado por 15 mil 20 colisiones que dejaron un saldo de 3 mil 298 personas fallecidas en el lugar del siniestro y 8 mil 217 lesionados; los daños materiales ascienden a mil 636.8 millones de pesos. La movilidad en la red analizada, de casi 50 mil kilómetros de longitud, se cuantificó en 152.7 mil millones de vehículos-kilómetro".

Anuario estadístico de colisiones en carreteras federales, 2021

(continuación)

Tabla 1.7 Saldos por tramo según la clasificación de la red carretera para la normatividad sobre el peso y dimensiones

N° del reglamento	Nombre de la carretera Nombre del tramo	Clasificación	Saldos					TOTAL 2021
			Colisiones	Colisiones con víctimas	Muertos en el sitio	Lesionados	Daños materiales (en millones de pesos)	
70	Aguascalientes - Zacatecas							
	Aguascalientes - Entronque Luis Moya	ET	70	33	11	54	308.77	28,325
	Entronque Luis Moya - Entronque Arenas	C	12	10	7	11	26.28	5,817
	Entronque Arenas - Entronque Oaxis	A	10	7	3	8	20.58	26,150
	Entronque Oaxis - Zacatecas	ET	10	3	0	7	27.12	26,150
	Libramiento Guadalupe	A	40	19	4	20	122.05	28,758
80	Aguascalientes (Entronque Luis Moya) - Zacatecas (Entronque Oaxis) (directo)							
	Aguascalientes (Entronque Luis Moya) - Zacatecas (Entronque Oaxis) (directo)	ET	21	16	6	26	401.10	9,332
85	Álamo - Huejutla de Reyes							
	San Fernando - Alapeuca	D	2	1	4	1	4.09	1,874
90	Atzacán - Cancas							
	Atzacán - Cancas	C	14	6	2	7	55.02	4,212
100	Apoyteca - Ceutas							
	Apoyteca - GRUAS	D	3	1	0	4	6.31	6,246
110	Altamira - Puerto Industrial							
	Altamira - Puerto Industrial	A	7	3	5	2	99.66	23,214
111	Alter - Sonoyta							
	Alter - Cobacoa	ET	11	1	0	1	58.67	7,537
	Cabona - Sonoyta	ET	43	7	16	23	237.06	4,465
116	Atlixco - Huixtla							



El Anuario también señala que: "La media nacional de la intervención de los vehículos de carga en colisiones es de 27 por ciento. Sin embargo, para algunas entidades esta participación es mayor; por ejemplo, Coahuila con 40.6 por ciento (22.8 articulado, 9.5 doble articulado y 8.3 por ciento camión unitario) y Sonora con 51.9 por ciento (34.9 articulado, 8.7 doble articulado y 8.3 por ciento camión unitario). La media nacional de la participación de la motocicleta en los siniestros –ya sea como responsable o involucrado– es de 6.1 por ciento, con porcentajes superiores a 10 por ciento en Campeche, Colima, Morelos, Quintana Roo y Yucatán. En el caso de la bicicleta, ésta tiene una contribución baja (0.4 por ciento), aunque en Aguascalientes y Yucatán rebasa el 2 por ciento".

Aunado a lo anterior, se considera necesaria una medida que contenga la actualización de los marcos normativos y la inclusión de controles y nuevas tecnologías para disminuir riesgos, medidas y controles que se adecúen a las nuevas vías de comunicación, en las que la velocidad, la sobrecarga y el exceso de dimensiones son las constantes y van en aumento debido a los avances tecnológicos, los vehículos cada vez son más veloces, más resistentes a la carga y al volumen.

Reiteramos que los siniestros causan pérdidas económicas muy significativas para todos, bien vale la pena trabajar en ello para evitar accidentes y, sobre todo, evitar decesos.

Con esta medida no se pretende prohibir el tránsito, más bien se trata de regular y mejorar la convivencia y la circulación procurando salvaguardar la integridad física de las personas y disminuir daños materiales, así como la conservación y protección de la infraestructura vial.

Finalmente, compartimos un fragmento textual de una publicación de Expreso.press del 21 de enero de 2023, que recopila información sobre trágicos percances en el que se involucra al menos una unidad de transporte pesado de carga:

"En 2022 la temporada decembrina fue la peor en torno a accidentes carreteros que involucraron a tracto camiones de doble remolque, con resultados fatales que dejaron decenas de personas sin vida y heridos.

De acuerdo a información brindada por Cámaras de Transporte, en Tamaulipas el año pasado incrementaron estos trágicos percances en 150 por ciento en comparación a 2019, meses antes de iniciar con la contingencia sanitaria.



DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD A LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO A LOS ARTÍCULOS 5 Y 45, Y SE REFORMA LA FRACCIÓN XIII, DEL TERCER PÁRRAFO, DEL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Pero también detallaron que este pasado diciembre se elevaron las cifras de accidentes provocados por transporte pesado hasta 300 por ciento a diferencia de meses anteriores.

Es la carretera Victoria-Monterrey donde más se contabilizan y suceden estos incidentes, donde la falta de precaución y la alta velocidad con la que manejan los trailereros es la principal razón de las fatales estadísticas.

Pero también sobre la "Rumbo Nuevo" o la 101, en la cual, las unidades de carga pesada viajan a velocidades que casi duplican a lo que se les establece viajar, que es a 80 kilómetros por hora.

¿Enero mortal?

En este 2023, según reportes periodísticos policíacos, van 6 incidentes que han dejado dos muertos y tres heridos.

Lo anterior en horarios matutinos donde es de suponerse, el tráfico es poco y sin tanta presencia de tráileres que conduzcan a diferentes destinos.

En los primeros 21 días de 2023, se han contabilizado seis accidentes en los dos tramos federales mencionados.

Uno de estos se registró en el kilómetro 91 de la Victoria-Monterrey, donde un camión "torton" y un tráiler doble remolque, se impactaron dejando como resultado uno de los choferes sin vida.

Al día siguiente, cuatro encontronazos se reportaron a las autoridades federales y estatales, donde dos dieron mortales y dos más con heridos.

Sobre el kilómetro 98 de la carretera federal 101, a la altura del municipio de Jaumave, un tráiler conducido por un hombre de 56 años se volcó en el citado punto.

El cafre, quien resultó ileso tras el percance, explicó que el incidente ocurrió tras perder el control de la unidad.

Sobre el mismo tramo, un tráiler tipo torton se volcó a un costado de la carpeta asfáltica en el kilómetro 130 de la Carretera federal 101.



El saldo fue de daños materiales, puesto que el conductor resultó ileso.

Hacia el norte y, nuevamente en la Victoria-Monterrey, un tráiler de doble remolque que transportaba contenedores y un tráiler tipo torton que transportaba piñas, colisionaron y la circulación en fue cerrada en ambos sentidos.

Esta vez fue cerca de Hidalgo, exactamente en el kilómetro 91 a la entrada del ejido Marroquín, en el municipio de Hidalgo.

Ambas unidades se dirigían a la ciudad de Monterrey, Nuevo León, sin embargo, tras el accidente, uno de los conductores perdió la vida.

Mientras que la mañana de este sábado 21 de enero, un automovilista se volcó saliendo afortunadamente ileso, este señaló que un tráiler lo saco del camino".

Por su parte, una publicación del 7 de diciembre de 2022 de Animal Político sobre una investigación conjunta con el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) indica lo siguiente:

"El área de administración y finanzas de cada dependencia (antes oficialía mayor) se encarga de realizar un reporte trimestral con los problemas detectados y calificados como riesgo "alto, medio o bajo", de acuerdo con la gravedad, conocido como Programa de Trabajo de Administración de Riesgos, que es entregado a la Secretaría de la Función Pública.

En teoría, esto tiene la finalidad de corregir los riesgos para asegurarse de que las dependencias cumplan con sus objetivos y metas anuales. Pero en realidad, no es así.

En el primer trimestre de 2019, los funcionarios de la SICT catalogaban en riesgo "alto" que "la red carretera federal tenga altos índices de accidentes carreteros por la falta de verificación y vigilancia al autotransporte federal" y que "la red carretera no modernizada construida y conservada (esté) provocando costos operativos no competitivos para el transporte de personas y mercancías, disminuyendo la seguridad e impulso al desarrollo social y económico".

En los siguientes trimestres, el tema fue evaluado como riesgo "medio" debido a las acciones implementadas para corregirlo, pero se advertía que había una probabilidad de ocurrencia de 7 en una escala de 10.

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD A LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO A LOS ARTÍCULOS 5 Y 45, Y SE REFORMA LA FRACCIÓN XIII, DEL TERCER PÁRRAFO, DEL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Para el año siguiente, en 2020, el indicador sobre la red carretera advertía que sólo tenía un avance de cumplimiento de 35 por ciento en el programa anual de verificaciones de peso y dimensiones, debido a "problemas de logística, presupuestales y que autoricen el resto de las plazas vacantes de médico y paramédico".

La propuesta de solución en ese reporte era "realizar las gestiones necesarias para concretar la entrega de todo el equipo médico, el faltante de mobiliario a las unidades y las acciones necesarias para lograr que se autoricen las plazas vacantes", asienta el reporte anual.

En 2021, el problema persistía y con otro elemento, la pandemia impuso restricciones de movilidad, lo que les impidió hacer operativos en los horarios previstos. Sin embargo, otro problema era "la falta de presupuesto para el mantenimiento preventivo y correctivo de las básculas y de viáticos para los servidores públicos".

Hasta el segundo trimestre de 2022, ya pasado el año de mayor siniestralidad del sexenio, los problemas no habían sido corregidos. Continuaba la disminución en el presupuesto para el mantenimiento preventivo y correctivo de las básculas y de viáticos para los servidores públicos encargados de los operativos. Además, tampoco tenían "una herramienta tecnológica para revisar los expedientes".

Y se sumaba otro problema. "La inseguridad que se presenta en las carreteras a causa de la presencia de grupos delincuenciales nos obliga a quitar el operativo, ya que en caso contrario amenazan con tomar otro tipo de acciones", advertían los funcionarios.

Esta investigación refleja la necesidad de tomar cartas en el asunto en el tema del transporte público federal respecto de la velocidad, el peso y sus dimensiones. Una medida que a la larga genera menor gasto y la protección de la vida es: invertir o concesionar."

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 5. ...	Artículo 5. ...

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD A LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO A LOS ARTÍCULOS 5 Y 45, Y SE REFORMA LA FRACCIÓN XIII, DEL TERCER PÁRRAFO, DEL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

<p>...</p> <p>Sin correlativo.</p>	<p>...</p> <p>Se dará prioridad al uso de nuevas tecnologías para el control de velocidad, peso y dimensiones conforme a las normas oficiales mexicanas que corresponda y demás leyes aplicables.</p>
<p>Artículo 45. ...</p> <p>...</p> <p>Sin correlativo.</p>	<p>Artículo 45. ...</p> <p>...</p> <p>Se dará prioridad al uso de controles e instrumentos tecnológicos de medición de velocidad, peso y dimensiones conforme a las normas oficiales mexicanas que corresponda y demás leyes aplicables.</p>
<p>Artículo 49. ...</p> <p>...</p> <p>...</p>	<p>Artículo 49. ...</p> <p>...</p> <p>...</p>



DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD A LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO A LOS ARTÍCULOS 5 Y 45, Y SE REFORMA LA FRACCIÓN XIII, DEL TERCER PÁRRAFO, DEL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

<p>...</p> <p>I. a XII. ...</p> <p>XIII. La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables, y</p> <p>XIV. ...</p> <p>...</p> <p>...</p>	<p>...</p> <p>I. a XII. ...</p> <p>XIII. Las medidas y tecnologías cautelares de control y supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables, y</p> <p>XIV. ...</p> <p>...</p> <p>...</p>
---	---

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

III. 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 de Movilidad reconoce varios puntos a favor de la propuesta presentada. La iniciativa se centra en mejorar la seguridad vial al proponer el uso de



instrumentos tecnológicos de vanguardia para controlar la velocidad, peso y dimensiones del autotransporte. Esto contribuirá a reducir los siniestros viales y, por ende, las pérdidas humanas y materiales asociadas.

Además, la propuesta se apega a la Norma Oficial Mexicana 012SCT22017³, que establece las especificaciones de peso y dimensiones máximas para los vehículos de autotransporte que transitan en las vías federales. Esto garantiza que las medidas propuestas estén en línea con los estándares establecidos y sean congruentes con la normativa vigente.

También, se reconoce la necesidad de actualizar los marcos normativos y la inclusión de controles y nuevas tecnologías para adaptarse a los avances tecnológicos en el sector del transporte. Esto demuestra una visión proactiva para abordar los desafíos emergentes y garantizar la eficacia de las medidas propuestas a largo plazo.

Por otra parte, la iniciativa destaca que los siniestros viales causan pérdidas económicas significativas, por lo que trabajar en la prevención de estos accidentes no solo tiene un impacto positivo en la seguridad vial, sino también en la economía del país al reducir los costos asociados a los accidentes.

Segundo. La iniciativa en cuestión busca adicionar y reformar artículos sustanciales a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (en adelante "Ley" o "Ley General"), con el objetivo de abordar de manera más efectiva los desafíos relacionados con el control de velocidad, peso y dimensiones en el transporte, especialmente en el ámbito del autotransporte de carga.

³ DOF (2017) Consultable en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5508944&fecha=26/12/2017

En este sentido, las reformas propuestas pretenden modernizar y fortalecer el marco normativo vigente para garantizar una mayor seguridad en las vías de comunicación y reducir los riesgos asociados a siniestros viales ocasionados por el exceso de velocidad, sobrepeso o dimensiones inadecuadas de los vehículos.

Una de las reformas clave es la adición de un párrafo al artículo 5 de la Ley⁴, que establecería la prioridad al uso de nuevas tecnologías para el control de velocidad, peso y dimensiones, en consonancia con las normas oficiales mexicanas pertinentes y otras disposiciones legales aplicables.

Esta incorporación, de acuerdo con la iniciativa, busca promover la adopción de tecnologías de vanguardia que permitan una supervisión más eficiente y precisa del cumplimiento de las regulaciones de tránsito, contribuyendo así a la prevención de accidentes y a la protección de la vida e integridad de los usuarios de las vías.

Asimismo, se propone agregar un párrafo al artículo 40 de la Ley⁵, mediante el cual se subraya la importancia de utilizar controles e instrumentos tecnológicos para la medición de velocidad, peso y dimensiones de los vehículos. Esta medida busca garantizar el cumplimiento de las normativas establecidas y mejorar los mecanismos de supervisión y vigilancia del transporte, con el fin de detectar y prevenir posibles infracciones que pongan en riesgo la seguridad vial.

Por último, se plantea modificar la fracción XIII del Artículo 49, con el propósito de ampliar el alcance de las medidas mínimas de tránsito para incluir específicamente las medidas y tecnologías cautelares de control y supervisión de pesos y dimensiones de todos los

⁴ Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (2022) Consultable en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>

⁵ Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (2022) Consultable en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>



vehículos motorizados. Esta modificación busca reforzar los mecanismos de control y supervisión, así como establecer criterios más claros y precisos para la aplicación de sanciones en caso de incumplimiento de las normativas vigentes.

La iniciativa de la proponente está orientada a mejorar la eficacia del marco normativo en materia de movilidad y seguridad vial, promoviendo el uso de tecnologías innovadoras para el control y supervisión del transporte, y contribuyendo así a la reducción de los riesgos y la mejora de la seguridad en las vías de comunicación del país.

Tercero. Esta Comisión dictaminadora encuentra el sustento jurídico de la iniciativa objeto del presente dictamen en diversas disposiciones legales fundamentales en materia de Movilidad.

La presente iniciativa se sustenta en el artículo 1 de la Ley General⁶, el cual establece que esta ley tiene como objetivo fundamental establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones óptimas. Esto incluye garantizar la seguridad vial, promover la accesibilidad para todos los usuarios, mejorar la eficiencia del sistema de transporte, fomentar la sostenibilidad ambiental, asegurar la calidad en los servicios de movilidad, promover la inclusión de todos los sectores de la sociedad y garantizar la igualdad de oportunidades en el acceso y uso de los medios de transporte.

Además, se hace referencia a las Normas Oficiales Mexicanas, concretamente la NOM-012-SCT-2-2017, la cual establece las especificaciones técnicas relacionadas con el peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal que circulan en las vías de jurisdicción federal. Estas normativas sirven como base técnica para la

⁶ Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (2022) Consultable en:
<https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>



regulación y control de los aspectos que la iniciativa busca abordar, garantizando que las medidas adoptadas estén alineadas con estándares reconocidos y aceptados.

Por otro lado, se menciona la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos⁷, que en su artículo 4o. y 73, fracción XXIX-C, otorga competencia legislativa en materia de movilidad y seguridad vial, respaldando la autoridad del Congreso para establecer normas generales que rijan en todo el territorio nacional. Estas disposiciones constitucionales refuerzan el respaldo legal para la promulgación de las reformas propuestas, asegurando su validez y legitimidad en el ámbito jurídico nacional.

En conjunto, estas leyes y normativas proporcionan el marco normativo y competencial necesario para la implementación de las modificaciones propuestas en la iniciativa, asegurando que las medidas adoptadas estén respaldadas por la legislación vigente y contribuyan efectivamente a mejorar la movilidad y seguridad vial en el país.

Cuarto. La iniciativa propuesta es coincidente con los fundamentos de la Ley General, en varios aspectos clave. En primer lugar, busca mejorar la seguridad vial, uno de los pilares fundamentales de la legislación en materia de movilidad. Al enfocarse en el control de la velocidad, peso y dimensiones del autotransporte, la iniciativa busca reducir los riesgos de accidentes viales, salvaguardando así la vida e integridad física de los usuarios de las vías de comunicación.

Además, al priorizar el uso de nuevas tecnologías para el control de velocidad, peso y dimensiones, la propuesta se alinea con el objetivo de promover la eficiencia y la sostenibilidad en el transporte, aspectos esenciales para garantizar una movilidad segura y accesible para todos los ciudadanos.

⁷ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (1917) Consultable en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

Otro punto de coincidencia es la búsqueda de la inclusión y la igualdad en el acceso a la movilidad. Al regular el transporte de carga de manera más rigurosa, la iniciativa contribuye a nivelar las condiciones en las vías de comunicación, evitando situaciones de riesgo y garantizando un entorno más equitativo para todos los usuarios, independientemente del tipo de vehículo que utilicen.

Las tecnologías emergentes y en constante evolución ofrecen una oportunidad única para mejorar la seguridad y eficiencia en diversos ámbitos, incluido el transporte. La propuesta de utilizar instrumentos tecnológicos de vanguardia para el control de velocidad, peso y dimensiones en el autotransporte representa un paso adelante en la búsqueda de mayor certidumbre y precisión en la gestión de riesgos viales. Al adoptar estas herramientas, se puede contar con sistemas más avanzados y confiables que permitan monitorear y regular el cumplimiento de las normativas de manera más efectiva.

Las Normas Oficiales Mexicanas (en adelante "NOMs") son regulaciones técnicas de cumplimiento obligatorio que establecen los requisitos, especificaciones y características que deben cumplir los productos, procesos o servicios que puedan representar un riesgo para la seguridad o la salud humana⁸. Su importancia radica en que garantizan la calidad, sanidad y armonización de los productos y servicios ofrecidos a los consumidores mexicanos, proporcionando un marco normativo claro y uniforme que facilita la verificación del cumplimiento de los estándares establecidos⁹. Además, las NOMs son el resultado del trabajo interdisciplinario de expertos en diversos campos, lo que asegura que reflejen las mejores prácticas y conocimientos disponibles.

⁸ Gobierno de México (2015). Consultable en: <https://www.gob.mx/salud/en/documentos/normas-oficiales-mexicanas-9705>

⁹ Gobierno de México (2021). Consultable en: [https://www.gob.mx/se/acciones-y-programas/sabes-como-te-benefician-las-normas-oficiales-mexicanas?state=published#:~:text=Las%20Normas%20Oficiales%20Mexicanas%20\(NOMs,al%20empoderamiento%20de%20la%20poblaci%C3%B3n](https://www.gob.mx/se/acciones-y-programas/sabes-como-te-benefician-las-normas-oficiales-mexicanas?state=published#:~:text=Las%20Normas%20Oficiales%20Mexicanas%20(NOMs,al%20empoderamiento%20de%20la%20poblaci%C3%B3n)



El uso de herramientas tecnológicas de última generación ofrece ventajas significativas en términos de precisión y eficacia en el control y supervisión de aspectos clave del transporte, como la velocidad, el peso y las dimensiones de los vehículos¹⁰. Estas herramientas permiten realizar mediciones más precisas y en tiempo real, lo que facilita la detección de posibles infracciones y la aplicación de medidas correctivas de manera oportuna. Asimismo, al utilizar tecnologías más avanzadas, se pueden obtener datos más detallados y fiables que contribuyan a una gestión más eficiente y efectiva de la movilidad, mejorando así la seguridad vial y la calidad del servicio ofrecido a los usuarios.

Quinto. En el desarrollo de la Decimonovena Sesión Ordinaria de esta Comisión, tratando el punto 4.2 del Orden del Día aprobado, en fecha del 20 de febrero de 2024, en participación de la Dip. Alma Delia Navarrete Rivera, durante la discusión del presente dictamen, hizo del conocimiento de las y los integrantes de esta Comisión de Movilidad la “[o]pinión técnica respecto al proyecto de Dictamen de la Comisión de Movilidad a la Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona un segundo párrafo a los artículos 5 y 45, y se reforma la fracción XIII, del tercer párrafo, del artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial”, emitida por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (en adelante “SEDATU”).

Dicha opinión, propone modificaciones al presente dictamen sustentadas en las siguientes observaciones:

1. Respecto a la propuesta de adición al artículo 5º se coincide con el objeto de incorporar como uno de los criterios del "Enfoque Sistémico y de Sistemas seguros" la prioridad del uso de nuevas tecnologías para el control de velocidad, peso y dimensiones de vehículos. Sin embargo, por tratarse de un criterio general, se sugiere omitir lo referente a normas oficiales mexicanas y, en cambio, ampliar su conceptualización en una nueva fracción, para quedar como sigue:

¹⁰ DIGI (202). Consultable en: <https://es.digi.com/blog/post/introduction-to-smart-transportation-benefits>



"V. Se promoverá e incentivará la adopción gradual de innovaciones tecnológicas en los sistemas de transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía e infraestructura que permitan mejorar progresivamente las condiciones de seguridad vial."

*De esta manera, quedará establecido como un **CRITERIO GENERAL** el hecho de promover e incentivar la adopción gradual de innovaciones tecnológicas, no sólo para controles de velocidad, peso y dimensiones de los vehículos, sino en un **SENTIDO MÁS AMPLIO** aplicable a todos los sistemas de transporte, vehículos, infraestructura e incluso, fuentes de energía y combustibles.*

Ese mismo criterio ya se encuentra actualmente contemplado en el artículo 18 en referencia a las políticas en materia de movilidad, estableciendo la obligación de las autoridades de los 3 órdenes de gobierno de promover e incentivar innovaciones tecnológicas de manera gradual. Por lo que, ese mismo criterio sería concordante para efectos del "Enfoque Sistémico y de Sistemas seguros".

*2. Respecto a la **propuesta de reforma y adición a los artículos 45 y 49**, se considera innecesario en razón de que sería repetitivo establecer el mismo criterio, tanto en los procesos para la operación del transporte, como en las medidas mínimas de tránsito. Se estima que la esencia de la propuesta quedaría contenida y atendida al establecerlo como criterio general en la propuesta de modificación al artículo 5°. Lo anterior, con la finalidad de no generar duplicidades normativas.*

POSTURA: A FAVOR CON MODIFICACIONES

Se coincide con el espíritu de la legisladora respecto a incorporar un criterio que contemple el uso de innovaciones tecnológicas que permitan mayores condiciones de control y seguridad vial. Sin embargo, se sugiere incorporarlo como un criterio adicional en un sentido más amplio y de cumplimiento gradual aplicable al "Enfoque Sistémico y de Sistemas seguros". Por ello, se propone realizar modificaciones al artículo 5°. Asimismo, y en virtud de las consideraciones expuestas previamente, se sugiere mantener el texto vigente de los artículos 45 y 49 (...)"

Sexto. Es importante mencionar que esta Comisión dictaminadora encuentra inconsistencias en la propuesta contenida en la opinión de la SEDATU y el artículo 5 de la Ley, respecto a la sugerencia de "omitir lo referente a normas oficiales mexicanas y, en cambio, ampliar su conceptualización en una nueva fracción", pues la opinión sugiere

la adición de una fracción V y olvida las fracciones ya existentes en el mismo artículo de la Ley General.

En ese sentido, esta Comisión dictaminadora, para efectos de una correcta interpretación, se permite adecuar las sugerencias presentadas por la SEDATU siguiendo las reglas de técnica legislativa vigentes.

Por lo señalado, se representa en el siguiente cuadro comparativo el texto legal vigente, las modificaciones propuestas por la proponente y las modificaciones sugeridas por la SEDATU:

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL		
Texto vigente	Propuesta de modificación o adición por la proponente	Propuesta de modificación o adición por la SEDATU
<p>Artículo 5. ...</p> <p>...</p> <p>I. al VII. ...</p> <p>VIII. Las acciones de concertación son necesarias entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y</p>	<p>Artículo 5. ...</p> <p>...</p> <p>I. al VII. ...</p> <p>VIII. Las acciones de concertación son necesarias entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y</p>	<p>Artículo 5. ...</p> <p>...</p> <p>I. al VII. ...</p> <p>VIII. Las acciones de concertación son necesarias entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y</p>



<p>transparentes de participación, y</p> <p>IX. El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad, con base en las necesidades de cada territorio.</p> <p>Sin correlativo.</p>	<p>transparentes de participación, y</p> <p>IX. El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad, con base en las necesidades de cada territorio.</p> <p>Se dará prioridad al uso de nuevas tecnologías para el control de velocidad, peso y dimensiones conforme a las normas oficiales mexicanas que corresponda y demás leyes aplicables.</p>	<p>transparentes de participación;</p> <p>IX. El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad, con base en las necesidades de cada territorio, <u>y</u></p> <p><u>X. Se promoverá e incentivará la adopción gradual de innovaciones tecnológicas en los sistemas de transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía e infraestructura que permitan mejorar progresivamente las</u></p>
--	--	---



		<u>condiciones de seguridad vial.</u>
<p>Artículo 45. ...</p> <p>...</p> <p>Sin correlativo.</p>	<p>Artículo 45. ...</p> <p>...</p> <p>Se dará prioridad al uso de controles e instrumentos tecnológicos de medición de velocidad, peso y dimensiones conforme a las normas oficiales mexicanas que corresponda y demás leyes aplicables.</p>	<p>Artículo 45. ...</p> <p>...</p> <p>Se sugiere mantener el texto vigente.</p>
<p>Artículo 49. ...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>I. a XII. ...</p>	<p>Artículo 49. ...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>I. a XII. ...</p>	<p>Artículo 49. ...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>I. a XII. ...</p>



<p>XIII. La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables, y</p> <p>XIV. ...</p> <p>...</p> <p>...</p>	<p>XIII. Las medidas y tecnologías cautelares de control y supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables, y</p> <p>XIV. ...</p> <p>...</p> <p>...</p>	<p>XIII. La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables, y</p> <p>XIV. ...</p> <p>...</p> <p>...</p>
---	---	---

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

Séptimo. Esta Comisión dictaminadora es coincidente con las sugerencias presentadas por la SEDATU, a través de la opinión detallada en el considerando quinto y con las observaciones de esta Comisión descritas en el considerando sexto, al encontrar un objetivo común y no contravenir el fondo 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 LAS FRACCIONES VIII Y IX Y SE ADICIONA LA FRACCIÓN X, AL PRIMER PÁRRAFO, DEL ARTÍCULO 5 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Único. Se reforman las fracciones VIII y IX y se adiciona la fracción X, al primer párrafo, del artículo 5 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 5. ...

...

I. al VII. ...

VIII. Las acciones de concertación son necesarias entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y transparentes de participación;

IX. El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad, con base en las necesidades de cada territorio, y

X. Se promoverá e incentivará la adopción gradual de innovaciones tecnológicas en los sistemas de transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía e infraestructura



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXV LEGISLATURA

COMISIÓN DE MOVILIDAD

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD A LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO A LOS ARTÍCULOS 5 Y 45, Y SE REFORMA LA FRACCIÓN XIII, DEL TERCER PÁRRAFO, DEL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

que permitan mejorar progresivamente las condiciones de seguridad vial.

TRANSITORIOS

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

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

Décimo Novena Sesión Ordinaria
LXV

Número de sesión:19

20 de febrero de 2024

Reporte Votación por Tema

4.2. Lectura, discusión y, en su caso, aprobación del dictamen en sentido positivo de la iniciativa con proyecto de decreto que adiciona un segundo párrafo a los artículos 5 y 45, y se reforma la fracción XIII, del tercer párrafo, del artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, a cargo de la Diputada Noemí Berenice Luna Ayala y legisladores integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

INTEGRANTES Comisión de Movilidad

Diputado	Posicion	Firma
 Alma Delia Navarrete Rivera (MORENA)	A favor	CBB0943B7AE2D44D72E6FFD74EAA 8BC8A4D9409F3F1940B6BFED40061 96ECBCD6BA2A18E9391C92B527BC 6C25896C12F83B4F2814F1B45333D7 D7D7BDD93A138
 Ángel Miguel Rodríguez Torres (MORENA)	A favor	C1CB65E16386DE9AB07FB8E678BB CCD545AB291598B1DF5DFB888EA8 EB6ADE20E2C32282DA395BB5F4C7 AC89CFC62C150E5555E33348462A 48AB4B11D573EF8
 Annia Sarahí Gómez Cárdenas (PAN)	A favor	4BD04049D2D9EF89E09F39184E674 84B3ADC367EA26DE8D8D7CDA3EC B180648659018F3A2FD4A3895CFC9 177F2ABCD43561E6B9558A52AFAA4 ABA8B77B174E11
 Carlos López Guadarrama (MORENA)	Ausentes	42342ADA9D10A61FB0E80F6A542A8 40A07519B70DCF7320058146A80287 E2B255D47D28BA9A8CADC172CFF4 227E3194FACAEAFB03517E6C805D D2617486AD39D

Décimo Novena Sesión Ordinaria
LXV

Número de sesión:19

20 de febrero de 2024

4.2. Lectura, discusión y, en su caso, aprobación del dictamen en sentido positivo de la iniciativa con proyecto de decreto que adiciona un segundo párrafo a los artículos 5 y 45, y se reforma la fracción XIII, del tercer párrafo, del artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, a cargo de la Diputada Noemi Berenice Luna Ayala y legisladores integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

INTEGRANTES Comisión de Movilidad



Catalina Diaz Vilchis

(MORENA)

A favor

8444B2B74BC46AFAA053648FC7687
366AB5F0E470DD1602AF6439D1B69
FF699AE13A45569F0E0A9540A10181
1845E908AEE1B6C5339F3E6ADCE6F
B40302626E5



Flor Ivone Morales Miranda

(MORENA)

A favor

00B2004E0E00C87986E782366A576F
25CA4B2C9EA324C0533D971DDC46
C5C90E72AB18B6C7FD0595E7C8D8
3B9C68E330C718DBF77D21357C996
0F471A5760D33



Graciela Sánchez Ortiz

(MORENA)

A favor

4FC9B8FF666E172C9CAA352CFA3A
7FE456A31F0A323C90034982731AD2
3921445E59A212EC3F2042E3607FA4
D82D48911FC645F6593EF1D5FBE80
ABCFA54D02C



José Antonio García García

(MORENA)

A favor

F1ED8D9EEB66CC56CBE9BD23FF46
6FAF7AB70941C9482CA9DD4D329B6
10DD9C9015CD9E34DD26C548A3A3
CB1CFEFF1D43CCF8EBBAD31FDF1
CA26908761AA81BB



José Antonio Zapata Meraz

(PAN)

A favor

F8F91296221B432123EF6D44D093C8
E01778CC93D188231817BB570C23F
627C659635231734AED4B3762E2DB
445802BE77AC542F291BDB63603BE
67E02CC13A5

Décimo Novena Sesión Ordinaria
LXV

Número de sesión:19

20 de febrero de 2024

4.2. Lectura, discusión y, en su caso, aprobación del dictamen en sentido positivo de la iniciativa con proyecto de decreto que adiciona un segundo párrafo a los artículos 5 y 45, y se reforma la fracción XIII, del tercer párrafo, del artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, a cargo de la Diputada Noemí Berenice Luna Ayala y legisladores integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

INTEGRANTES Comisión de Movilidad



Juan Francisco Espinoza Eguía

(PRI)

Ausentes

D713F91FF854D8B2AAB5F56036F7A
136335AFC6D8B03667724D3602C86
AACBB43875266A8A5F0100D0FC794
FAFD30E9C26D690C68F475F7B912E
4272D8AA9024



Justino Eugenio Arriaga Rojas

(MORENA)

A favor

8C0231E2EEC43A0BD3900E888BA82
EE3893D8A314B833507B0FCA00371
4EA04A16F4A9D679DA9E7D15BF220
4F3955F2A2CFB42D765E20DE2F8E3
370EF6EC181E



Luis Enrique Martínez Ventura

(PT)

Ausentes

8B925C41F44C5E8387168E35D555F0
4AA4FD668A721123B025A9CF85526
10235AAF861F3D370263FEA1FB9E2
B8F4357E68B95B9C30507448724556
BAC9FA29CE



María del Carmen Zúñiga Cuevas

(MORENA)

A favor

72BA709F6BE789A4063661C1C9B48
2F5C5F1F483C3360E84B36F51928F
D9FB3D3837450DE7DB5D04915B9B
C3BFBE65AD8628E354076AFBADDB
50299C9DA1A394



Mariana Erandi Nassar Pifeyro

(PRI)

A favor

406774E920E13B60BF233889106210
8567A7341E4993322662151A6B4A4C
93B138402BE1AF3C96E4FE77EAB05
16624ECE5B606BDC7F62FE2CEF2C
D6F9B72FE63

Décimo Novena Sesión Ordinaria
LXV

Número de sesión:19

20 de febrero de 2024

4.2. Lectura, discusión y, en su caso, aprobación del dictamen en sentido positivo de la iniciativa con proyecto de decreto que adiciona un segundo párrafo a los artículos 5 y 45, y se reforma la fracción XIII, del tercer párrafo, del artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, a cargo de la Diputada Noemí Berenice Luna Ayala y legisladores integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

INTEGRANTES Comisión de Movilidad



Miguel Humberto Rodarte de Lara

(PAN)

A favor

30CDFFB57971E28FB9A0701BDA38F
55FD3A3BE163CD5193DFA9EAA232
0924E9428A193CE6D85B506A5CB58
91FA27F48001D5FC378D1C96D7258
F88EF3F0C1F45



Omar Enrique Castañeda González

(MC)

A favor

75300306779CDFC678F7101C0925F
C6BE65CFE4FDCCA46F3FBBFE0CD
A7FD05017521A260E548FF0E8AD22
F4777205CEC030EBB1B7CEE9DC5
6F32C9FC29A9915



Paulina Aguado Romero

(MC)

A favor

39B777B1254360C1AFC86EDC69EE7
425B9F119412A3F4E99CF9894119C
CC67666B8DCB1E5CB32E636AE924
C48643EE5B36E0A3457A62FB9D51C
BCAF428C9AAFB



Ricardo Aguilar Castillo

(PRI)

Abstención

22CA65279BDBF4ED8867FB0C145D
DA7D4DA244D0A36B55ECE7FA3286
5258ECE05F18C5EDCF93639A8FE57
58A3AEF79A69E62869A98CB36DBA2
3A192B59F8F87C



Rocio Esmeralda Reza Gallegos

(PAN)

A favor

AF311959AFA41B7499EF11EC08E96
EC3A89C10EF3A57A3BD6ED7871D8
1BE9B0675C683D39482FFD9F76AF7
7DADE3A9454ABE0B436034253EAC7
A542AF7834E64

Décimo Novena Sesión Ordinaria
LXV

Número de sesión:19

20 de febrero de 2024

NOMBRE TEMA 4.2. Lectura, discusión y, en su caso, aprobación del dictamen en sentido positivo de la iniciativa con proyecto de decreto que adiciona un segundo párrafo a los artículos 5 y 45, y se reforma la fracción XIII, del tercer párrafo, del artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, a cargo de la Diputada Noemí Berenice Luna Ayala y legisladores integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

INTEGRANTES Comisión de Movilidad



Santy Montemayor Castillo

(PVEM)

A favor

D3CD6EA3FC693F096282B80CC238
C35B1FACABDFAE0CAD22ED1C620
49F585EF0D42F13A30789374E6D397
7BEFF49C539A5E8E496BC5D3344E3
9AE1606B10749B



Xavier González Zirián

(PRI)

Ausentes

50408D7E7CF261F3DBEA6CFABEEA
FC143871BC77DB1704AE8ADFB4B6
6E914163D22B62D8720F3C87E2538
D53D2913492EAED82C1C07D05F99E
9C7F85EA8DF04E

Total 21



DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE IGUALDAD DE GÉNERO, EN SENTIDO POSITIVO DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 4 DE LA LEY GENERAL DE ACCESO DE LAS MUJERES A UNA VIDA LIBRE DE VIOLENCIA. *Secretaría de Publicidad.*

HONORABLE ASAMBLEA.

Las integrantes de esta Comisión de Igualdad de Género, conforme a lo previsto en los artículos 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 45, numerales 6, incisos e) y f) y 7 y demás relativos de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, y los artículos 80, 82 numeral I, 157 numeral I, 85 y 157, numeral I, fracción I y 158 numeral I, fracción IV del Reglamento de la Cámara de Diputados y demás relativos formulamos el presente dictamen al tenor de la siguiente:

I. METODOLOGÍA

La Comisión, para la elaboración, análisis y desahogo del presente asunto, realizó los trabajos correspondientes, conforme al procedimiento siguiente:

- I. En el apartado denominado "**Antecedentes**", se da constancia del trámite de inicio del proceso legislativo, así como de la recepción y turno para el dictamen de la iniciativa.

- II. En el siguiente apartado denominado "**Contenido de la Iniciativa**", se realiza la descripción de la iniciativa, se exponen los motivos que se tuvieron para presentarla, su contenido y alcances.



III. Por último, en el apartado denominado "**Consideraciones**", se indican los razonamientos lógicos jurídicos que sustentan el presente dictamen y el sentido del mismo; siempre con la convicción de que los asuntos que se dictaminen sean viable, no invada facultades de otros poderes de la Unión y que no contravengan las disposiciones señaladas en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Convenciones y Tratados Internacionales en los que México sea parte.

II. ANTECEDENTES

PRIMERO.- Con fecha 15 de diciembre de 2022, en la legislatura LXV, la diputada Claudia Tello Espinosa del Grupo Parlamentario de Morena, presentó la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el artículo 4 de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia.

SEGUNDO.- Con esa misma fecha, la Mesa Directiva de la H. Cámara de Diputados, mediante oficio D.G.P.L. 65-II-4-1648, expediente 5700, turnó la Iniciativa de relación a esta Comisión, para su dictamen.

TERCERO.- Con fecha 30 de enero de 2023, se notificó formalmente del turno a esta Comisión.

CUARTO. – Una vez analizada la iniciativa, procedió a instruir a la Secretaría Técnica para la preparación e investigación correspondiente, a fin de desahogar el presente asunto.



III. CONTENIDO DE LA INICIATIVA.

Los derechos humanos son derechos inherentes a todos los seres humanos, sin distinción alguna de nacionalidad, lugar de residencia, sexo, origen nacional o étnico, color, religión, lengua, o cualquier otra condición. Todos tenemos los mismos derechos humanos, sin discriminación alguna. Estos derechos son interrelacionados, interdependientes e indivisibles.

Los derechos humanos universales están a menudo contemplados en la ley y garantizados por ella, a través de los tratados, el derecho internacional consuetudinario, los principios generales y otras fuentes del derecho internacional. El derecho internacional de los derechos humanos establece las obligaciones que tienen los gobiernos de tomar medidas en determinadas situaciones, o de abstenerse de actuar de determinada forma en otras, a fin de promover y proteger los derechos humanos y las libertades fundamentales de los individuos o grupos.

La base de todo derecho es la libertad, más cuando hablamos de derechos humanos, es fundamental ejercer este principio de la universalidad de los derechos humanos como la guía en el derecho internacional de los derechos humanos.

Esto, se retoma en la Declaración Universal de Derechos Humanos. En la Declaración de las Naciones Unidas sobre la eliminación de todas las formas de discriminación racial, proclamada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 20 de noviembre de 1963, se estipula en su artículo 4o. que todos los

Estados deben adoptar medidas efectivas para revisar las políticas gubernamentales y otras políticas públicas a fin de abolir las leyes y los reglamentos que tengan como consecuencia el crear la discriminación racial y perpetuarla allí donde todavía exista. Deben promulgar leyes encaminadas a prohibir esa discriminación y adoptar todas las medidas apropiadas para combatir aquellos prejuicios que dan lugar a la discriminación racial.

Es también de mencionar que los Estados y las organizaciones no gubernamentales tienen el deber de hacer cuanto les sea posible para fomentar una acción enérgica que, combinando medidas jurídicas y otras medidas de índole práctica, permita la abolición de todas las formas de discriminación racial. En particular, deben estudiar las causas de dicha discriminación a fin de recomendar medidas adecuadas y eficaces para combatirla y eliminarla, de acuerdo la misma Declaración de las Naciones Unidas.

Los derechos humanos son inalienables. No deben suprimirse, salvo en determinadas situaciones y según las debidas garantías procesales. Por ejemplo, se puede restringir el derecho a la libertad si un tribunal de justicia dictamina que una persona es culpable de haber cometido un delito.

Todos los derechos humanos, sean éstos los derechos civiles y políticos, como el derecho a la vida, la igualdad ante la ley y la libertad de expresión; los derechos económicos, sociales y culturales, como el derecho al trabajo, la seguridad social y la educación; o los derechos colectivos, como los derechos al desarrollo y la libre determinación, todos son derechos indivisibles, interrelacionados e interdependientes. El avance de uno facilita el avance de los demás. De la misma manera, la privación de un derecho afecta negativamente a los demás.



El derecho a no ser discriminado es en principio, un derecho inalienable en los derechos humanos, ya que este es una piedra angular en el libre desarrollo del ser humano, y está presente en la mayoría de tratados de derechos humanos internacionales, muchas convenciones que tratan este tema de fondo, es uno de sus ejes rectores y acompaña la lucha para erradicar todos los actos discriminatorios en contra de la mujer.

El artículo primero de la Declaración Universal de Derechos Humanos que dice que todos los seres humanos nacen libres e iguales en dignidad y derechos, se pondera y su contenido es no a la discriminación bajo ninguna circunstancia, ni bajo ningún pretexto, ni por sexo, color de piel, religión, raza, etcétera.

Es de señalar todo derecho incluye obligaciones. Por parte del Estado, se asumen los deberes y los compromisos, para estar acorde a un derecho internacional. El compromiso que se asume y se debe de exigir es que los Estados impidan todo acto de discriminación e injusticias de los mismos derechos. Adoptando medidas y sobre todo acciones afirmativas para respetar los derechos humanos.

La autonomía de las mujeres, la igualdad de género y la construcción de una sociedad del cuidado son una condición, un camino y un catalizador para el desarrollo sostenible, dicha autonomía es que las mujeres cuenten con la capacidad y con condiciones concretas para tomar libremente las decisiones que afectan sus vidas.

Hay diferentes acciones afirmativas que se pueden realizar para promover esta autonomía para tener una igualdad de género, por ejemplo: La educación de las niñas. El aumento de las tasas de alfabetización entre las mujeres. El incremento de las intervenciones de desarrollo en la primera infancia, entre otras.

Cabe resaltar que el gobierno federal, encabezado por el licenciado Andrés Manuel López Obrador, ha llevado a cabo políticas públicas encaminadas a garantizar la libertad y autonomía de las mujeres, es por eso que hay que reflejar y estipular en la ley para que quede constancia y ninguna duda de este derecho.

Entender que la libertad es la posibilidad de hacer lo que quieres hacer, la autonomía es la capacidad de hacerlo por ti mismo.

B) La iniciativa de relación, propone el siguiente decreto:

DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 4 DE LA LEY GENERAL DE ACCESO DE LAS MUJERES A UNA VIDA LIBRE DE VIOLENCIA.

Artículo único. Se reforma el artículo 4 en su fracción IV de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, para quedar como sigue:

Artículo 4.- Los principios rectores para el acceso de todas las mujeres, adolescentes y niñas a una vida libre de violencias que deberán ser observados en la elaboración y ejecución de las políticas públicas federales y locales son:

I. a III...

IV. La libertad y autonomía de las mujeres;

V. a X...



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 Hacienda y Crédito Público, así como la Cámara de Diputados, en el ámbito de sus atribuciones, deberán prever los recursos necesarios en los Presupuestos de Egresos de la Federación correspondiente, para garantizar lo dispuesto en el presente Decreto.

C) Que para efectos de comprender la adición que propone la Iniciativa, se realiza el cuadro comparativo siguiente:

LEY GENERAL DE ACCESO DE LAS MUJERES A UNA VIDA LIBRE DE VIOLENCIA	
LEY VIGENTE	LEY PROPUESTA
<p>ARTÍCULO 4.- Los principios rectores para el acceso de todas las mujeres, adolescentes y niñas a una vida libre de violencias que deberán ser observados en la elaboración y ejecución de las políticas públicas federales y locales son:</p> <p>I. a III. ...</p> <p>IV. La libertad de las mujeres;</p> <p>V. a X. ...</p>	<p>ARTÍCULO 4.- Los principios rectores para el acceso de todas las mujeres, adolescentes y niñas a una vida libre de violencias que deberán ser observados en la elaboración y ejecución de las políticas públicas federales y locales son:</p> <p>I. a III. ...</p> <p>IV. La libertad y autonomía de las mujeres;</p> <p>V. a X. ...</p>

IV. CONSIDERACIONES

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

SEGUNDA. Coincidimos con la promovente de la iniciativa objeto del presente dictamen, ya que como bien lo señala la CEPAL:

"La autonomía entendida como "la capacidad de las personas para tomar decisiones libres e informadas sobre sus vidas, de manera de poder ser y hacer en función de sus propias aspiraciones y deseos en el contexto histórico que las hace posibles"."

Es por ello que la autonomía es un factor fundamental para garantizar el ejercicio de los derechos humanos de las mujeres en un contexto de plena igualdad y en este sentido una condición para la superación de las injusticias de género.

Convirtiéndose en un elemento central para alcanzar la igualdad, como un derecho humano fundamental, y una precondition para que las mujeres actúen como sujetos plenos del desarrollo.

TERCERA. La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) define la autonomía económica de las mujeres como la capacidad de ellas para generar ingresos y recursos propios a partir del acceso al trabajo remunerado en igualdad de condiciones que los hombres.

Por otro lado, las mujeres enfrentan limitaciones de género para contar con ingresos propios suficientes para alcanzar su autonomía económica.

La división sexual del trabajo ha colocado a las mujeres como responsables casi exclusivas de las tareas asociadas a los trabajos reproductivos, domésticos y de cuidados, lo cual ha ocasionado menor acceso a las actividades productivas, oportunidades laborales bien remuneradas, servicios financieros y contar con un pleno desarrollo de capacidades que les permita lograr una plena autonomía económica.

La ENOE (2018) muestra que la participación económica de las mujeres es de 43.7%, obteniendo en promedio ingresos inferiores a los hombres, el 53% cuenta con ingresos de hasta un salario mínimo, mientras que los hombres concentran el 70% con ingresos superiores a los 5 salarios mínimos; se destaca que la mediana en el ingreso mensual real de las mujeres para 2018 fue de 3,557 pesos mientras que en el caso de los hombres fue de 4,446, una diferencia de 25% (INEGI, 2018).

Representando un obstáculo para las mujeres y el desarrollo de su plena libertad y construcción de un proyecto de vida propio, afectando también su capacidad de decisión, su participación en espacios públicos de interacción social, y su



capacidad para salir de relaciones violentas o de poder con familiares o parejas y sus niveles de bienestar y desarrollo.

CUARTA. Es por lo que se considera oportuno visibilizar en la legislación el principio de autonomía, pues al implementar este principio permitirá además la cero tolerancia de las mujeres a vivir en un entorno violento, disminuyendo los casos de violencia de género.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, para efectos de la fracción A del artículo 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, esta Comisión de Igualdad de Género, considera procedente aprobar con modificaciones la iniciativa en comento y someter a consideración del Pleno de la H. Cámara de Diputados, el siguiente:

DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 4 DE LA LEY GENERAL DE ACCESO DE LAS MUJERES A UNA VIDA LIBRE DE VIOLENCIA.

Artículo Único. Se reforma la fracción IV del artículo 4 de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, para quedar como sigue:

Artículo 4.- Los principios rectores para el acceso de todas las mujeres, adolescentes y niñas a una vida libre de violencias que deberán ser observados en la elaboración y ejecución de las políticas públicas federales y locales son:

I. a III...

IV. La libertad y autonomía de las mujeres;

V. a X...

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 Hacienda y Crédito Público, así como la Cámara de Diputados, en el ámbito de sus atribuciones, deberán prever los recursos necesarios en los Presupuestos de Egresos de la Federación correspondiente, para garantizar lo dispuesto en el presente Decreto.

Suscrito en Palacio Legislativo de San Lázaro, a los 28 días del mes de febrero de 2023.

SUSCRITO POR:

17ª Reunión Ordinaria de la Comisión de Igualdad de Género.

LXV





Ordinario

Número de sesión: 23

28 de febrero de 2023

Reporte Votación por Tema

NOMBRE TEMA	2.- Lectura, discusión y en su caso aprobación del dictamen en sentido positivo de la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el artículo 4 de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, presentada por la diputada Claudia Tello Espinosa del Grupo Parlamentario de Morena, expediente 5700.
INTEGRANTES	Comisión de Igualdad de Género

Diputado	Posicion	Firma
 Adriana Campos Huirache (PRI)	A favor	8108BBF8F2C519792CB067D78F903 371D7803BB326D616269D2EF9A3B3 EF98B813C4E6BB9B087F26961155A B368DF4E7FE6B524BCAD4B1E87EF C569FCC8A0B48
 Alma Anahí González Hernández (MORENA)	Ausentes	446354065132DE65787799571B63641 9A55AD05FFE34F704B4F41C634D20 F00A6A7E752383EEF16290ACE76E6 5EDB33539486CF7EB88A035E01B28 80CE0E7DB0
 Ana Laura Valenzuela Sánchez (PAN)	Abstención	65516777ADBCE25B9BCCDC5F5D7B A8F268589AAF61205D3AED2272C52 56852ADE6DEBA2C38876132AD2B99 15C3410946562647691D7D65B431B2 6E9846B7DE5E
 Ana Lilia Herrera Anzaldo (PRI)	Ausentes	55A025F5DE5DAE7A85F29629EE19F 62A87DBEA28848A6C7151D6C46004 6A09E761AB8C7CDDCAB07E02685F 6B17F1440690E9042560D6385DC791 723DFC558CEE

17ª Reunión Ordinaria de la Comisión de Igualdad de Género.

LXV
Ordinario

Número de sesión: 23

28 de febrero de 2023

NOMBRE TEMA 2.- Lectura, discusión y en su caso aprobación del dictamen en sentido positivo de la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el artículo 4 de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, presentada por la diputada Claudia Tello Espinosa del Grupo Parlamentario de Morena, expediente 5700.

INTEGRANTES Comisión de Igualdad de Género



Ana María Balderas Trejo

(PAN)

Abstención

75F42CD87638EB7044F9C36C19B45
52142CA42144C2A590A957E05A7EA
05C1E940021EA8FAD3CB44B9691A7
0A44E71626CBF6AF1869F3F8D8F5B
FFB29D267BA1



Beatriz Rojas Martínez

(MORENA)

A favor

A0182111C29C350D1ED6778CD4E18
7A17CCBDEDA97F97FA42E3649248
E96FF1FD9976A16374AAB5A667A82
444FDC817B696A99C123A3314B34F
FC8FF37E57231



Bennelly Jocabeth Hernández Ruedas

(MORENA)

A favor

B3D1666A8D474054FB11E586D5A39
A2B237B452AAB051A72922246AE6A
150540FFBCD309E4568894AEC154E
F07418586FAA2924741EC9007DA599
0107E6DDC47



Berenice Montes Estrada

(PAN)

A favor

9D101D808913521DF80F8B2D23BA7
C0C21F0B245C662A327D6BFF9559A
6892A95AD229599A0F729752CF31D9
9F03C427B8CC3C6031E13B7F29EF2
540A8D34B2C



Claudia Alejandra Hernández Sáenz

(MORENA)

A favor

33D6C7BF76F3B89FC8809484542DC
A033DD3E36318FE6DB5D13CF2C29
A40B445F7879B3614BDBF738240300
78EB4B98D8A175B03D8A8AEC139E0
D556CBC22B24

17ª Reunión Ordinaria de la Comisión de Igualdad de Género.

LXV

Ordinario

Número de sesión: 23

28 de febrero de 2023

NOMBRE TEMA 2.- Lectura, discusión y en su caso aprobación del dictamen en sentido positivo de la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el artículo 4 de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, presentada por la diputada Claudia Tello Espinosa del Grupo Parlamentario de Morena, expediente 5700.

INTEGRANTES Comisión de Igualdad de Género



Erika de los Ángeles Díaz Villalón

(PAN)

Abstención

BEDE4C1490685C1A3C951356E64E0
D2301576D0794AABDBC9178052663
C0BB5048D847FA94F57007C86A98D
93C899D230301CE1D152B19FA02C0
223DEFF5E710



Irma Yordana Garay Loredo

(PT)

A favor

1E6EF77003EB2239F9251F8AF3AD5
07FC8727AAEBC008565B75ABC8DA
ABD1BE05C3AD03EA53B7EBC82127
F4B7F7FB18CB1B2F5D7730B64CB0A
35A149BD52E67D



Itzel Josefina Balderas Hernández

(PAN)

Abstención

653CA8E4E948909F7B5DEDE5CCA5
570382A14F2AD9069B7FB817C0B84
31D076B434E8A894A662534F9DD38
EB3581FD6437D24D347F568FB15A9
29860DC0BD151



Joanna Alejandra Felipe Torres

(PAN)

Abstención

3C8E320EF0149759CF0177583F7531
7A629691044AE95F399DFD513511D2
5AF668B99AFA29DCB298F8E1C8F46
16D69F988DB742830DADD3D8F2D19
9C9C268570



Juan Carlos Natale López

(PVEM)

A favor

E9E22B3CD970A7E7F4E8B6EB582A
FD482AEFF6ACFED062D92280B5A5
C8EAEA9E3514422F52D9575CB8C10
0A1D58C347C570466326755171DBA
062EBD3D024423

17ª Reunión Ordinaria de la Comisión de Igualdad de Género.

LXV

Ordinario

Número de sesión: 23

28 de febrero de 2023

NOMBRE TEMA 2.- Lectura, discusión y en su caso aprobación del dictamen en sentido positivo de la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el artículo 4 de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, presentada por la diputada Claudia Tello Espinosa del Grupo Parlamentario de Morena, expediente 5700.

INTEGRANTES Comisión de Igualdad de Género



Judith Celina Tanori Córdova

(MORENA)

A favor

C0F97A867F74DA805ABEBBF456C29
7A808BDF9BB645D0D8AEB1C1CCFA
69DAF7B5D329EE46CB61995D91F41
C89C98E137E137C53960E2FB54923
ACE6079EC7921



Julieta Kristal Vences Valencia

(MORENA)

A favor

112A7325BF810707B36CAD11AE463
65CCC8A1DDFA27257D44D3D9FCE6
40F4CA98DBD57480DA97ED0006E58
E2163AA8327C4395F7EC8544EFF5D
DE88DA5FCCC97



María Clemente García Moreno

(MORENA)

A favor

0A883A6E03D2F06C56DCA201C6452
0D30DFDA07DFFB4762FE4549CB5C
D8082E168DB1872447FD16E30491F
F7046FFAB421CBEBAC785685B4831
1867E0562EC9E



María De Jesús Rosete Sánchez

(PT)

A favor

5A11E532FA305F168CE35A39139E2
E543EDB997C6CB7E9D53AAD3594
E5BF7388EB8CEEB958DFA62F02B14
63EE1D5225438CDC5A982ED37559B
1733A2034F99D



María Magdalena Olivia Esquivel Nava

(MORENA)

A favor

94BDF69E80F65B71DBA17F55D911B
3A7E545170EC5B4C216715AA71268
1E1F87C1DDA10DF71A01F2FA22DF
498E7D85203BB1FFB532D627BF941
B0CB008FDBD2F

17ª Reunión Ordinaria de la Comisión de Igualdad de Género.

LXV

Ordinario

Número de sesión: 23

28 de febrero de 2023

NOMBRE TEMA 2.- Lectura, discusión y en su caso aprobación del dictamen en sentido positivo de la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el artículo 4 de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, presentada por la diputada Claudia Tello Espinosa del Grupo Parlamentario de Morena, expediente 5700.

INTEGRANTES Comisión de Igualdad de Género



Noemi Salazar López

(MORENA)

A favor

ABCBE007B5EBB9FD743937D7C5A0
C5D7212A0BC88D91706DD3AEEF38
09F6E388772495A3C46D93E8063574
BECD9A7DBF554B19CDB210E742B1
296C3D31524F28



Olga Luz Espinosa Morales

(PRD)

Ausentes

94649EC0A985FCEED4AA07DFC8E3
0DF2D24557DC55BBEA479A2E4EE2
5BA727A6D0BC00662735C34406EA3
31B1F5B9A91088B4704877D8A450D7
1F90E3BC73735



Rocio Natalí Barrera Puc

(MORENA)

A favor

40E5CCAB7A44B0725D3BE55215671
5C2E7033AE4CBE061F35CE1949878
B82C587C12AA28BC24A1E017D5E81
1535E714F8893803D2B3527949AF00
0C4FFC7C3F8



Taygete Irisay Rodríguez González

(MC)

A favor

6656C63EA6DE1C25348B8C2505BDF
61126BC4428EB47D1D39B95C78661
635D6AC5E3FF4C062C554076CDA
445419A43A95B92D3CDD125F47B50
3F529EDB0E81B



Wendy González Urrutia

(PAN)

Abstención

3CF0B0E78CECA7084F3238AE79F2E
94C574A41FF7FC4F2EB2EAD104756
F034E7522E344FE6F0941D28633028
B83F9F1FBE07A5BECC4DD1306CC6
FB163A9A4418

Total 29

17ª Reunión Ordinaria de la Comisión de Igualdad de Género.
LXV
 Ordinario

Número de sesion:23

28 de febrero de 2023

NOMBRE TEMA	2.- Lectura, discusión y en su caso aprobación del dictamen en sentido positivo de la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el artículo 4 de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, presentada por la diputada Claudia Tello Espinosa del Grupo Parlamentario de Morena, expediente 5700.
INTEGRANTES	Comisión de Igualdad de Género

<p>Marina Valadez Bojórquez</p> <p>(MORENA)</p> 	<p>A favor</p>	<p>173C9DC9E9084526349DD8C01D069 E69FB64BD6B309044B89049FC481B 96A5EED6E5BB8AD196A71EC839CB D4073C49009E66748B50A11B75B68F A10325FC24C6</p>
<p>Martha Nabetse Arellano Reyes</p> <p>(MORENA)</p> 	<p>A favor</p>	<p>716F190C99C8C493DCA9057B08C2A 007BF314F3181DA3E358D3AC374AB 3596B93F938CD5E7F1EEBCD9F237 C42EF55D2AD81DA0403FDFED67F8 BEA04F897D64F1</p>
<p>Melissa Estefanía Vargas Camacho</p> <p>(PRI)</p> 	<p>A favor</p>	<p>B2E70E52B4E42EBEA9C78AF90317B C372CDAD8145E23912F38DA845902 661CB5A2285FE90CF92E30E60D46F AED9AC4B6089970CCABB06FECE49 0A356AA504EED</p>
<p>Montserrat Alicia Arcos Velázquez</p> <p>(PRI)</p> 	<p>A favor</p>	<p>86FD6BF5D5A896F08480EEFEF0A1E 88E973D600FC2C05EB166763A249E 9AC3147864367CD04ABF27F308D52 E940AA674B32D868A1DD15FFCD535 CB632697CC20</p>
<p>Nayeli Arlen Fernández Cruz</p> <p>(PVEM)</p> 	<p>Ausentes</p>	<p>4378BA0BEEBA20F4BA569A88C1CD B6FBC62C0509CD2F4C2FD3599FB3 68A6C234A7B161E7C74B26B4CCA7 B9453BCBE7A55CC503C9DE53139C 1BDCCEEC09384092</p>

Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, LXV Legislatura

Junta de Coordinación Política

Diputados: Jorge Romero Herrera, presidente; Moisés Ignacio Mier Velasco, Morena; Rubén Ignacio Moreira Valdez, PRI; Carlos Alberto Puente Salas, PVEM; Alberto Anaya Gutiérrez, PT; Braulio López Ochoa Mijares, MOVIMIENTO CIUDADANO; Francisco Javier Huacus Esquivel, PRD.

Mesa Directiva

Diputados: Marcela Guerra Castillo, presidenta; vicepresidentes, Karla Yuritzi Almazán Burgos, MORENA; Joanna Alejandra Felipe Torres, PAN; Blanca María del Socorro Alcalá Ruiz, PRI; secretarios, Brenda Espinoza López, MORENA; Diana Estefanía Gutiérrez Valtierra, PAN; Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel, PRI; Nayeli Arlen Fernández Cruz, PVEM; Pedro Vázquez González, PT; Vania Roxana Ávila García, MOVIMIENTO CIUDADANO; Karina Isabel Garivo Sánchez, PRD.

Secretaría General

Secretaría de Servicios Parlamentarios

Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados

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

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