

CONTENIDO

Iniciativas

- 2** Que reforma y adiciona diversas disposiciones de las Leyes Federal del Trabajo, y del Impuesto sobre la Renta, para crear el seguro de desempleo, suscrita por las y los diputados integrantes del Grupo Parlamentario del PAN
- 25** Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, en materia de movilidad segura, suscrita por diversos diputados integrantes de los Grupos Parlamentarios del PAN, de Movimiento Ciudadano y de Morena

Anexo II-2-1

Miércoles 9 de abril

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO Y LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA, PARA CREAR EL SEGURO DE DESEMPLEO, SUSCRITA POR LOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

Los que suscriben, diputadas y diputados a la LXVI Legislatura, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, en ejercicio de la facultad conferida en los artículos 71 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, sometemos a consideración de esta Soberanía, Iniciativa con Proyecto de Decreto que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley Federal del Trabajo y la Ley del Impuesto sobre la Renta, para crear el seguro de desempleo, al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos

1. Antecedentes legislativos

Con fecha 13 de septiembre de 2021, se publicó en la Gaceta Parlamentaria la iniciativa con proyecto de decreto, presentada por la diputada María Teresa Jiménez Esquivel, y suscrita por los integrantes el Grupo Parlamentario del PAN, que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y de las Leyes Federal del Trabajo, y del Impuesto sobre la Renta, para crear el seguro de desempleo. Dicha iniciativa fue turnada a la Comisión de Puntos Constitucionales, y las Comisiones Unidas de Hacienda y Crédito Público, y de Trabajo y Previsión Social para su dictamen.

Con fecha 15 de diciembre de 2022, se publicó en la Gaceta Parlamentaria la iniciativa con proyecto de decreto, presentada por el diputado José Elías Lixa Abimerhi, y suscrita por los integrantes el Grupo Parlamentario del PAN, que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y de las Leyes Federal del Trabajo, y del Impuesto sobre la Renta, para crear el seguro de desempleo. Dicha iniciativa fue turnada a la Comisión de Puntos Constitucionales, y las Comisiones Unidas de Hacienda y Crédito Público, y de Trabajo y Previsión Social para su dictamen.

No obstante, la primera antes citada fue desechada el lunes 1 de agosto de 2022, mientras que la segunda no ha sido dictaminada por las comisiones a las que fueron turnadas, lo que hace prever que correrá el riesgo de prorroga o desecho que la iniciativa original presentada por el PAN.

Para prevenir que el asunto relativo al establecimiento de un seguro de desempleo quede sin ser atendido, es imperativo presentar de nueva cuenta el proyecto de reforma con la característica de que se hace una reforma a las leyes secundarias de interés del proyecto, con el objeto de que se pueda discutir su alcance y enriquecer la propuesta con el propósito de caminar hacia las reformas que garanticen la creación por vez primera de un Seguro de Desempleo.

2. Antecedentes en materia arancelaria y su impacto en la generación de empleos en México.

En adición a lo anterior, la presente iniciativa cobra relevancia en el contexto de la guerra arancelaria que el gobierno de los Estados Unidos ha iniciado, que afecta al mundo, principalmente a México por ser junto con Canadá, los principales socios comerciales del citado país.

El miércoles 26 de marzo el presidente Donald Trump firmó una nueva Orden Ejecutiva adelantando la próxima aplicación de aranceles del 25% a todos los vehículos y piezas de automóviles de fabricación extranjera importados hacia aquel país, mismo que entrarán en vigor a partir del 3 de abril de este año.

La orden señala que las piezas que provengan de México y Canadá, estarán exentas de los aranceles en cumplimiento del TMEC y hasta que la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de EE.UU. haya elaborado un sistema para aplicar aranceles a las piezas no estadounidenses.

Lo anterior permite interpretar que la excepción del pago de aranceles será temporal en tanto se elabora la metodología de costos específicos (sistema de cobro diferenciado de piezas) que tiene de plazo de presentación hasta el 3 de mayo de 2025 y cuyo objetivo será descontar proporcionalmente el valor de las autopartes de origen estadounidense que se integre a los vehículos exportados.

Las exportaciones de la Industria Automotriz representan el 31% del total de las exportaciones de México y nuestro país podría pagar un arancel de hasta 15%¹ mayor al actual, ya que de acuerdo con la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA) “un automóvil exportado desde México al mercado estadounidense tiene en promedio un contenido de valor estadounidense de 40%”.²

¹ Otros estiman que el pago podría llegar hasta 33% dependiendo de la autoparte gravada.

² Morales, Roberto (26 de marzo de 2025). “EU gravará autos importados; México pagará tarifa más baja”, Sección Empresas. En página electrónica del diario El Economista en

Es cierto que México ha quedado fuera de la aplicación de estos aranceles, pero no compartimos las actitudes triunfalistas (ni del gobierno federal ni de MORENA) que nuestro país no aparezca en la lista dada a conocer por el gobierno de Donald Trump. Tampoco compartimos el argumento de que solo hay buenas noticias, pues la medida se explica por los acuerdos del TMEC que obliga a ambos gobiernos a aplicar aranceles a tasa de 0% a la mayoría de los productos considerados en el acuerdo más que al éxito de las negociaciones que se le atribuyen a Claudia Sheinbaum P.

No debe pasar por alto que en meses pasados, el propio gobierno de Trump ya había aplicado un incremento arancelario al acero y al aluminio, también anunció aranceles a las latas de cerveza, por lo que la alerta continúa en razón de que el mandatario aplicará una tarifa global del 25% a todos los vehículos y piezas de automóviles de fabricación extranjera importados y que está próxima a definirse en tanto el gobierno estadounidense publique el próximo mes de mayo, la metodología de aplicación de aranceles en autopartes que no sea de su origen.

Lo seguro hasta el momento, es que, a partir de las publicaciones oficiales, los vehículos que se exporten de México a EE.UU. pagarán el arancel de 25%, con excepción de la o las partes que sean producidas en aquel país y siempre que sea presentada la certificación oficial correspondiente del contenido estadounidense bajo la citada metodología, mientras que el contenido mexicano, tendría un arancel. La medida no resulta de menor preocupación pues el día de ayer, empresas de aquel país como Stellantis (dueña de la marca Chrysler y productora de modelos como DODGE, JEEP, RAM y FIAT), ha anunciado que la producción en el país, se detiene.

La guerra arancelaria no ha terminado como supone la presidenta Claudia Sheinbaum, al contrario, la imposición de aranceles afectará al sector automotriz mexicano y directamente a millones de trabajadores y sus familias que dependen de este sector. En 2024 aportó al país más de 2 millones de empleos en toda su cadena de valor, desde la producción hasta la comercialización.

Por la imposición del gobierno de Estados Unidos y por la ineficacia, lentitud e irresponsabilidad del gobierno de México, entre las acciones que desde el Partido Acción Nacional proponemos como una solución para proteger al sector automotriz, a los empleos del país y a la economía en general, es la creación del Seguro de Desempleo.

3. Definición de Seguro de Desempleo, situación del desempleo en el mundo y experiencias internacionales.

El acceso a un trabajo seguro, productivo y remunerado en forma justa es fundamental para el fortalecimiento de la autoestima de las personas en edad de trabajar y para sus familias, ya que les afirma su sentimiento de pertenencia a una comunidad y les permite hacer una contribución productiva a la familia y al país.

Los gobiernos se enfocan, por lo menos en el papel, en eliminar los obstáculos al empleo y buscan implementar políticas públicas que incentiven la inversión pública y privada, que funcione como un mecanismo que impulse la actividad económica, genere mayores empleos de mejor calidad y también bienestar social. Muchos países del mundo han encontrado en el Seguro de Desempleo, ese mecanismo de política pública que permite cumplir una meta tan complicada.

El Seguro de Desempleo es una prestación monetaria para dar seguridad de ingresos a los trabajadores en caso de desempleo temporal.ⁱ En algunos países se define como un fondo de emergencia para hacer frente a eventualidades laborales adversas y en otros, como Ingreso Básico Universal.

Empero, la definición más cercana que podemos encontrar al propósito del presente proyecto de iniciativa, es la siguiente: “Pago temporal realizado por parte del Gobierno a las personas que cumplan una serie de requisitos, que se hayan quedado sin empleo de forma involuntaria y que estén dispuestos y pueden trabajar de nuevo, para lo que deben inscribirse como demandantes de empleo.”ⁱⁱ

La Organización Internacional del Trabajo (OIT) considera que el Seguro de Desempleo debe ser considerado por el Estado como un concepto más dentro de la seguridad social de aquellos que ya existen, tales como: asistencia médica, garantía en la seguridad del ingreso (pensión), enfermedad, invalidez, accidentes del trabajo y maternidad. En México, el debate sobre el tema se ha retrasado ante la falta de acuerdos políticos y la disposición tanto del gobierno como de MORENA y sus aliados en el Congreso de la Unión para instrumentar políticas públicas que permitan atender esta prioridad nacional.

En el marco de la pandemia, la OIT señaló que durante el 2020 el mercado laboral atravesó por la peor crisis registrada desde el 2008 cuando se presentó la crisis financiera y que tuvo características distintas. Hasta el primer semestre de 2021 había 220 millones de personas desempleadas en el mundo que no pudieron conseguir empleo en razón de eso.ⁱⁱⁱ No obstante que el número de plazas se recuperó en 2024 y que la tasa de desempleo mundial es de 4.9% (186 millones de personas) de acuerdo con el mismo organismo, el déficit de desempleo mundial es

de 402 millones de personas, es decir, personas sin empleos que andan en busca de un trabajo.

La incapacidad de muchas economías para crear los empleos suficientes (vinculada al desempeño de gobierno, o a una crisis sanitaria o económica) ha originado que muchos gobiernos tomen la decisión de crear un Seguro de Desempleo que mitigue los efectos negativos que supone la falta de un empleo y un ingreso permanente por condiciones ajenas a los propios gobiernos y a los trabajadores.

El Banco Mundial, afirma que el 75% de las personas desempleadas en el mundo carecen de un Seguro de Desempleo. Señala que en América Latina solo seis países otorgan un apoyo económico a los trabajadores a través de un seguro como este: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Uruguay.

En el continente europeo los países que ofrecen un seguro de desempleo son: Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, España, Islandia, Luxemburgo, Noruega, Países Bajos, Portugal, Suecia y Suiza. De acuerdo con la OIT estos países son *“los que cuentan con los sistemas más generosos de protección frente al desempleo, dice el informe.”* En cambio, países como Australia, Canadá, Irlanda, Japón, Nueva Zelanda, el Reino Unido, y los Estados Unidos se encuentran en la categoría de *“sistemas de nivel medio”*.^{iv}

De cara al futuro y ante los efectos devastadores que puede generar la guerra arancelaria iniciada por el gobierno de los Estados Unidos, el crecimiento del empleo previsto será insuficiente para cerrar las brechas laborales que la pandemia y la crisis mundial han generado. Dicho de otra manera, los empleos que se logren recuperar en cada uno de los países, parece que serán insuficientes, de mala calidad y poco productivos.

Por eso, en Acción Nacional estamos ciertos de que hoy más que nunca es necesario afrontar con visión de futuro, responsabilidad y compromiso social la realidad adversa de desempleo que podría imperar en el país.

Nuestra población continua en un proceso de envejecimiento que parece cumplir su futuro pues a mayor edad, más complicado es encontrar empleo y más complicado resulta continuar realizando aportaciones para el retiro. De acuerdo con la Comisión Nacional de Ahorro para el Retiro (CON SAR), solo el 76% de las personas con una edad de 66 años, se encuentra ocupada en el mercado laboral formal, mientras que el porcentaje de personas en un rango de edad entre los 21 y 54 años apenas rebasa el 50%.

Por lo tanto, es imperativo que las diferentes fracciones parlamentarias logremos un acuerdo para crear por primera vez en la historia del país un Seguro de Desempleo

para trabajadores formales mayores de 18 años que funcione solamente para casos en que se presenten situaciones de emergencia sanitaria o contingencia económica (como las que se prevén por el incremento de aranceles) como un apoyo económico con una temporalidad máxima de 6 meses y, que sea independiente a los programas de empleo que existen actualmente como parte del presupuesto del gobierno federal.

4. Ingresos, desempleo y pobreza laboral

Si bien es cierto que desde el inicio de la administración de Andrés Manuel López Obrador la economía mexicana entró en un periodo de recesión preocupante, la pandemia por COVID-19 evidenció que las decisiones del gobierno federal no eran las correctas y, por lo tanto, no funcionaron.

El bajo crecimiento por la ineficacia del gasto público, la incapacidad de retención y atracción de inversión pública y privada, la reducción del consumo y la inestabilidad de la recaudación han impactado directamente en el cumplimiento de las metas de generación anual de empleos y el bienestar de millones de mexicanos; para este año 2025, mientras el gobierno federal estimó un crecimiento en un rango de 2 a 3 por ciento, dada las perspectivas económicas, tuvo que ajustarlo a uno de 1.5 a 2.3 por ciento que aún está alejado del 0.6 por ciento de crecimiento que prevé para cierre del año el Banco de México.

A poco más de cinco años del momento crítico que vivió nuestro país con la pandemia, el contexto en materia laboral continúa siendo inestable y complejo. En mayor medida se explica como resultado de decisiones de política pública equivocadas que han frenado la creación sostenida de empleo, pero que en 2020 se agudizó por los impactos de la pandemia por COVID-19 en el ámbito de la salud, la falta de inversión, la pérdida significativa de empleos y la caída del nivel de ingresos.^v

Esto se confirma con los datos más recientes. Mientras que en 2021 se crearon 846 mil 416 puestos de trabajo, este valor ha ido a la baja. En 2022 fue de 752 mil 748, en 2023 de 651 mil 490 y en 2024, último año del sexenio obradorista, fue de 213 mil 993 plazas; el valor de 2024 es el segundo registro de generación de puestos de trabajo más baja en los últimos 15 años, solo después de 2020. La caída en la generación de empleos de 2021 a 2024 fue del 74% y en relación con 2023 de 67%.

La falta de una respuesta inmediata, inteligente y responsable del gobierno federal mediante la implementación de programas de apoyo e impulso del mercado interno como era el objetivo del Fondo PYME, durante el pasado sexenio obligó a muchas pequeñas y medianas empresas a tomar la decisión de cerrar sus puertas, lo que

generó una etapa de desempleos que impactó en el bienestar de muchas familias mexicanas. El desempleo requiere atención porque sus efectos en la economía son devastadores.

Por otro lado, aunque la última encuesta de Ingreso-Gasto que publica INEGI registra que el ingreso corriente promedio trimestral por hogar en 2022 es de 63 mil 695 pesos, con un crecimiento de 11% comparado con el año 2022, esto se explica por el incremento de las transferencias que realiza el gobierno federal a través de sus diferentes programas sociales. Es decir, los ingresos continúan siendo insuficientes para que las familias cuenten con recursos suficientes para poder subsanar sus gastos en alimentos, transporte, educación y vivienda, por citar solo algunos ejemplos, gastos que se incrementaron en 17.2% comparado con el mismo año, producto de la creciente inflación de los últimos años.

Finalmente, el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL) señala que entre el tercer trimestre de 2023 y el tercer trimestre de 2024, el porcentaje de la pobreza laboral presentó una disminución a nivel nacional de apenas 2.2 puntos porcentuales al pasar de 37.3% a 35.1%, respectivamente.

Además, los datos de CONEVAL confirman que “la disminución entre el segundo trimestre de 2022 y el segundo trimestre de 2023 en la pobreza laboral se dio en un contexto donde el valor monetario de la canasta alimentaria mostró un incremento de 5.0% en promedio, mientras que la inflación general anual promedio se ubicó en 5.9%”^{vi} Es decir, si bien el ingreso real se ha mantenido, y la población con ingreso laboral inferior al valor monetario de la canasta alimentaria ha disminuido, todavía existe un grupo de población afectada por la inflación, principalmente en las zonas rurales.

En suma, la situación económica de México nos obliga a adoptar medidas urgentes para crear un ingreso básico de emergencia (Seguro de Desempleo) como lo hacen muchos países del mundo en América Latina y Europa. Esta medida debe ser de carácter provisional y estar destinado, en un primer momento, a la parte formal de los trabajadores para después en un proyecto de mayor calado atender a la parte más vulnerable de la población.

5. Los números del Desempleo en México

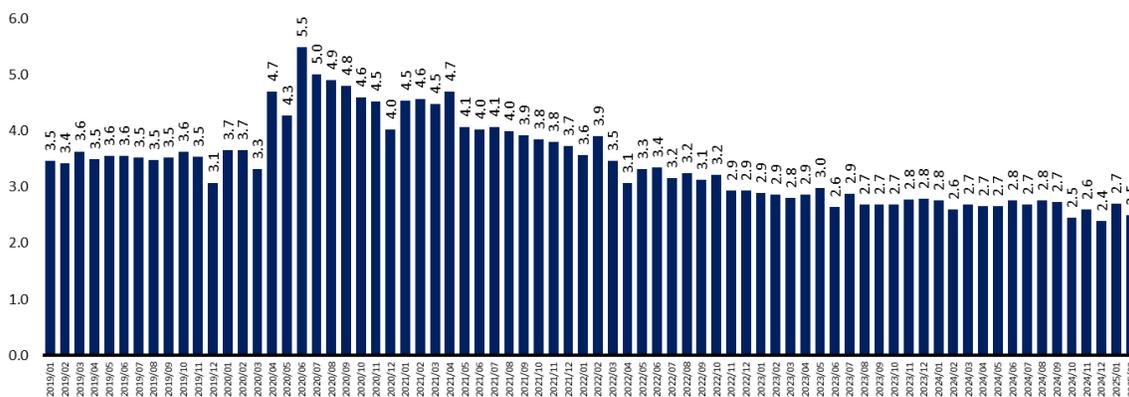
Como se señaló de forma previa, el mercado laboral en México es inestable y complejo y los resultados que se observan han sido producto de equivocadas decisiones que han impactado de forma directa en tres variables importantes para

el bienestar de los mexicanos: 1) Desempleo y retiro de ahorros; 2) Caída del ingreso real de las familias y; 3) Pobreza.

Al mes de febrero de 2025, la tasa de desempleo es de 2.5%, 0.2% menor al valor de enero y superior en 0.1 al valor registrado en diciembre de 2024. De febrero de 2024 a febrero de 2025 la población desocupada aumentó en 29 mil 778 personas. En enero de 2019 la tasa de desempleo representó 3.6%, en junio de 2020 en pleno pico de la pandemia la tasa mostró su nivel más alto con 5.5%. El último registro de la encuesta de ocupación de INEGI, como se cita en el párrafo anterior, muestra una recuperación. A pesar de la disminución mostrada durante el 2024 (Ver Gráfico 2).

Gráfico 2

Tasa de Desocupación laboral mensual 2019-2025
(Porcentaje de Población Economicamente Activa)



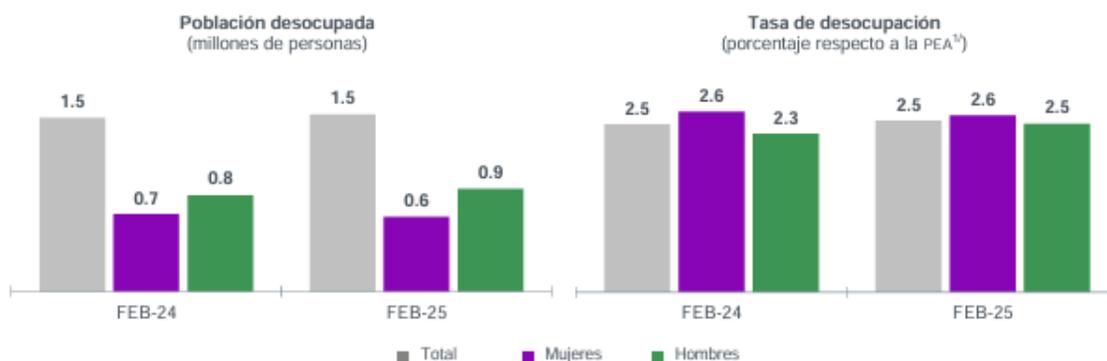
Fuente: Elaboración propia con información de INEGI.

Sin embargo, la principal lectura que debemos darle a la gráfica anterior, es que justamente en los periodos de crisis económica como la de 2008 (con una tasa de desocupación de 4.5%) y 2009 (con una tasa de desocupación de 5.3%) y sanitaria como la de 2020 y 2021, la tasa de desocupación se ubica en un rango de entre 4 y 5%.

La PEA es un indicador que muestra la cantidad de personas que están en disposición para integrarse al mercado laboral. Durante noviembre de 2024 INEGI mostró que 59.4 millones de personas (97.4%) estuvieron ocupadas. El último dato correspondiente al mes de febrero de 2025 indica que, en números cerrados, este valor prácticamente no ha cambiado pero que tiene un impacto en el mercado laboral: el número de personas ocupadas es de 59.2 millones. Durante el periodo febrero 2024-febrero 2025 se han perdido un total de 236 mil plazas.

Durante febrero de 2025, la población desocupada fue de 1.5 millones de personas (2.5% de la PEA como se cita en párrafos anteriores), de los cuales 884 mil personas fueron hombres y 640 mil, mujeres. Mientras que la población ocupada masculina aumentó, la femenina disminuyó respecto al mismo mes del año previo (ver Gráfico 3).

Gráfico 3
Indicadores de ocupación y desocupación, según sexo
febrero de 2024 y 2025
(millones de personas y porcentaje)



Fuente: INEGI, febrero de 2025.

Entre las características de las personas desocupadas por grupos de edad, se destaca lo siguiente:^{vii}

- 12.5 de los desocupados **no contaba con estudios completos** de secundaria y 87.3% tuvo mayor nivel de instrucción.
- La mayor población desocupada se concentró en personas entre los **25 y 44 años** (48.1% de participación). Siguió el grupo de **15 a 24 años representó al 33.3%**.
- De acuerdo con la duración del desempleo, en el mes de referencia el **15%** de las personas desocupadas **buscó un empleo por más de 3 meses**, el 36% duró desempleada más de 1 mes y hasta 3 meses. Estas cifras son superiores incluso a las registradas durante los años de pandemia y respecto a ejercicio previos, se observa un incremento en el porcentaje de personas que no pueden encontrar empleo en esos lapsos de tiempo.
- Las personas que tardan más tiempo en encontrar trabajo están en el grupo de 45 a 64 años de edad. El tiempo estimado es de más de 6 meses y hasta 1 año.

Es importante resaltar que, al inicio de la pasada administración, la PEA mostró una contracción a finales de 2019 como resultado de la desaceleración de la actividad

económica. Decretada la pandemia, se registró una caída abrupta de (-) 17.5% al detenerse las actividades no esenciales.

Es posible observar una franca debilidad del mercado laboral, toda vez que el gobierno no ha sido capaz de expandir la actividad económica e incentivar el aumento y fortalecer el empleo en el mercado de trabajo y se ha mostrado renuente a implementar medidas de política contracíclicas que ayuden a mitigar los efectos negativos. Existen 1.5 millones de personas desocupadas que quieren trabajar y sin embargo no tienen las condiciones para encontrar un empleo ni un gobierno que permitan incentivarlo.

Es una realidad que tanto la informalidad como el subempleo han representado salidas alternas para aquellos trabajadores que no logran insertarse en el sector formal; no obstante, las implicaciones de ambos fenómenos se vinculan de forma directa con la precarización del trabajo, menos bienestar social y posiblemente, con niveles más altos de pobreza.

Es decir, en muchos casos se trata de empleos donde los trabajadores deben adaptarse a salarios inferiores o incluso a salarios de subsistencia que limitan sus posibilidades de alimentación e incluso, su estabilidad emocional.

Para febrero de 2025 la población subocupada^{viii} fue de 6.3%, relativamente menor al porcentaje mayor al registrado durante el mismo mes de 2024 de 6.5%. Es decir, la desocupación fue de 3.7 millones de personas, menor en 138 mil personas al mismo mes de 2024.

Es importante señalar que la población subocupada se concentró en las y los trabajadores subordinados y remunerados, con 42.4%. Las y los trabajadores por cuenta propia representaron 46.7%. En los últimos meses, las PEA ha optado por buscar trabajos subordinados y remunerados que trabajar por cuenta propia.

En cuanto a la población ocupada en la economía informal, ésta ha mostrado un importante crecimiento toda vez que acumula a más de 32.5 millones de personas (mayor que el número registrado en 2021 por ejemplo: 31.8 millones). La ocupación informal de acuerdo al sexo, se concentra en los hombres respecto al registro de las mujeres.

Estos valores son importantes porque como se señaló anteriormente, la precarización del trabajo orilla al subempleo y a la informalidad. Además, manifiestan que la informalidad y el subempleo son dos problemas que en el corto plazo debe atender el gobierno federal a través de políticas públicas eficaces que permitan fortalecer el mercado laboral.

Desde hace varios años, ante las ineficaces políticas públicas para reducir la pobreza, el Partido Acción Nacional ha propuesto que se asegure un ingreso a los trabajadores a través de impulsar la Renta Básica Universal como un instrumento que permita reducir la pobreza, que sea un derecho y no una prestación social, que incremente la cohesión social, que beneficie a cada persona que lo solicite y que otorgue una mayor libertad e independencia a las personas, sin embargo no fructificó políticamente por la falta de respaldo del gobierno federal y de la voluntad y madurez política de algunos partidos.

Una vez más, el Partido Acción Nacional mantiene su postura responsable y preocupado por los trabajadores de México y los efectos laborales que pueda desencadenar el incremento de los aranceles por parte del gobierno de los Estados Unidos, propone la creación del Seguro de Desempleo. Esto representa la oportunidad para que el gobierno federal y otras fuerzas políticas se reivindiquen y se comprometan con la propuesta para respaldar a los trabajadores que ha perdido su fuente de empleo en un contexto de emergencia sanitaria y de una eventual etapa recesiva que pudiera terminar en crisis económica.

No omitimos señalar que, en esta ocasión, el proyecto de iniciativa forma parte de las 10 medidas que nuestro partido propone para hacer frente al incremento de los aranceles y proteger a nuestra industria y los empleos que ésta genera.

6. Objetivos Generales del Proyecto

Atendiendo a los puntos anteriores, la presente iniciativa busca cumplir con los siguientes objetivos:

1. Crear un Seguro de Desempleo para mitigar los efectos de la tasa de desocupación laboral, del despido de trabajadores por la guerra arancelaria como resultado de que un trabajador se quede sin empleo, y como un mecanismo de apoyo durante seis meses a trabajadores formales y;
2. Garantizar un apoyo económico temporal e inmediato como una de las medidas contracíclicas para satisfacer necesidades básicas y sostener el consumo de los hogares y del país durante los periodos prolongados de recesión o condiciones adversas como las que se prevén ante el incremento de aranceles en los productos que exportan diferentes sectores productivos del país.

7. Contenido de la propuesta de reforma

Se reforma la Ley Federal del Trabajo y la Ley del Impuesto Sobre la Renta para establecer lo siguiente:

- Una vez que se haya aprobado la reforma Constitucional en la materia, otorgar la responsabilidad a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social (Secretaría) para definir e implementar el padrón de beneficiarios y ejercer el presupuesto para la entrega del apoyo económico.
- Que el Seguro de Desempleo funcione como un apoyo económico temporal, con un piso de apoyo de 4 mil 661 pesos y hasta por 6 meses, independiente a los programas de empleo que existen actualmente como parte del presupuesto del gobierno federal.
- Transparentar la información de los beneficiarios mediante la entrega de informes al Congreso de la Unión.
- Fortalecer la reinserción laboral a través de un programa alternativo específicamente de aquellos trabajadores que reciban el apoyo económico.
- Establecer un mecanismo de incentivo fiscal y de promoción del empleo a todos los patrones que contraten personas desempleadas en el contexto de una emergencia sanitaria o contingencia económica.
- Establecer la posibilidad de que exista un presupuesto permanente para el Seguro de Desempleo, es decir, que persista en el tiempo independientemente de que en inicio se otorgue el apoyo durante el año 2025.

8. Beneficios de la iniciativa

Entre los beneficios de la propuesta que el Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional propone, se resumen en los siguientes puntos:

- Entregar un apoyo directo a los trabajadores formales que perdieron su empleo como resultado de situaciones o condiciones ajenas a sus decisiones, como la falta de capacidad del gobierno a generar empleos, o factores externos como el incremento de aranceles a sectores productivos que impacten negativamente en nuestra economía.

- Garantizar un ingreso mínimo mensual igual a dos veces la Línea de bienestar vigente establecida por el INEGI.
- Impulsar de forma indirecta una medida contracíclica de promoción del gasto y consumo familiar para fortalecer el mercado interno.
- Garantizar el cuidado de los ahorros para el retiro de las personas que comúnmente lo usan en situación de desempleo y evitar la desestabilización del sector financiero.
- Ayudar a reducir el número de personas en situación de pobreza.

9. Cuadro comparativo

Con el propósito de ilustrar de mejor manera la adición planteada, se presenta el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
Ley Federal del Trabajo	
Sin correlativo	<p>Artículo 55 bis. La Secretaría tendrá la obligación de crear un Seguro de Desempleo, que se entenderá como la transferencia directa de recursos realizado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a las personas que se hayan quedado sin empleo, que cumplan con los requisitos generales que se prevén en el presente artículo y muestren disponibilidad para trabajar de nuevo mediante la inscripción formal como demandantes de empleo.</p> <p>El Seguro de Desempleo, se entregará a cada trabajador económicamente activo mayor de 18 años, que haya laborado en el mercado formal y compruebe haber laborado al menos un año previo al apoyo económico del seguro.</p>

	<p>El apoyo será igual a dos veces al valor vigente de la Línea de Bienestar establecida por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Los recursos serán ministrados de forma mensual hasta por un periodo máximo de seis meses.</p> <p>El Seguro de Desempleo funcionará como un apoyo independiente de los planes y programas de desarrollo social, becas, subsidios, apoyos económicos o cualquier otro por el que se esté apoyando a los trabajadores o beneficiarios.</p> <p>La Secretaría será la dependencia responsable de la operación y entrega de los apoyos a fin de establecer el padrón de trabajadores que serán sujetos del beneficio y los procedimientos para la entrega a cada trabajador interesado. La Secretaría publicará los lineamientos y disposiciones normativas para su operación.</p> <p>La Secretaría se coordinará con las instancias competentes de los gobiernos estatales y estos a su vez con el de los municipios y alcaldías de la Ciudad de México para elaborar el padrón de beneficiarios que será publicado por dicha Secretaría en su página electrónica.</p> <p>La información del padrón de beneficiarios se publicará de forma mensual y desglosada por entidad federativa, municipio y alcaldía, para lo cual deberá contener el nombre</p>
--	--

	<p>del beneficiario, domicilio, edad, sexo, nombre de la última empresa o establecimiento donde laboró o prestó sus servicios, monto de los recursos ministrados a cada trabajador y la fecha de registro y entrega del Seguro de Desempleo, misma que deberá ser remitida de forma trimestral al Congreso de la Unión.</p> <p>En ningún caso los trabajadores dejarán de recibir de manera mensual los apoyos del Seguro de Desempleo, salvo en aquel en que los beneficiarios encuentren empleo antes de que se cumpla el plazo máximo establecido por este artículo.</p> <p>Para efectos de garantizar la veracidad de la información a que hace referencia los párrafos segundo y octavo del presente artículo, la Secretaría se coordinará con el Instituto Mexicano del Seguro Social para que ésta última le notifique de forma oficial el historial de registro, y en su caso, el alta patronal del trabajador que en ese momento sea sujeto del beneficio.</p> <p>Tratándose de grupos vulnerables la Secretaría de Hacienda y Crédito Público garantizará de manera inmediata la ministración de los recursos establecidos al Seguro de Desempleo.</p> <p>La Secretaría promoverá un programa de reinserción al mercado laboral de los trabajadores</p>
--	--

	desempleados beneficiarios del Seguro de Desempleo que se encuentren inscritos en el padrón.
Ley del Impuesto Sobre la Renta	
CAPÍTULO II	CAPÍTULO II
DE LOS PATRONES QUE CONTRATEN A PERSONAS QUE PADEZCAN DISCAPACIDAD Y ADULTOS MAYORES	DE LOS PATRONES QUE CONTRATEN A PERSONAS QUE PADEZCAN DISCAPACIDAD Y ADULTOS MAYORES, Y PATRONES QUE CONTRATEN A PERSONAS DESEMPLEADAS
Artículo 186. Se otorga un estímulo fiscal a los contribuyentes, personas físicas o morales del impuesto sobre la renta, que empleen a personas que padezcan discapacidad motriz, que para superarla requieran usar permanentemente prótesis, muletas o sillas de ruedas; mental; auditiva o de lenguaje, en un ochenta por ciento o más de la capacidad normal o tratándose de invidentes.	Artículo 186. ...
...	...
...	...
Sin correlativo	Se otorga un estímulo fiscal por un periodo de seis meses a quien contrate personas desempleadas y que cumplan con los requisitos que establece el artículo 43 Bis de la Ley Federal del Trabajo, consistente en deducir de sus ingresos acumulables para los efectos del impuesto sobre la renta del ejercicio fiscal correspondiente, el equivalente al 25% del salario

<p>Los contribuyentes que apliquen los beneficios previstos en este artículo, deberán cumplir con las obligaciones contenidas en el artículo 15 de la Ley del Seguro Social.</p>	<p>efectivamente pagado a las personas de 18 años y más. Para estos efectos, se deberá considerar la totalidad del salario que sirva de base para calcular, en el ejercicio que corresponda, las retenciones del impuesto sobre la renta del trabajador de que se trate, en los términos del artículo 96 de esta Ley.</p> <p>...</p>
	<p>Transitorios</p>
<p>Sin correlativos</p>	<p>Primero. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>Segundo. Dentro de los 15 días naturales a la entrada en vigor del presente Decreto, la Secretaría del Trabajo y Previsión Social deberá expedir las disposiciones de carácter general a que se refiere el artículo 43 Bis de la Ley Federal del Trabajo.</p> <p>Tercero. En el Presupuesto de Egresos de la Federación 2026, el gasto programable del Seguro de Desempleo se incorporará a la estructura programática del Ramo 14. La Secretaría del Trabajo y Previsión Social considerará los recursos suficientes para su elaboración y ejecución con base en los cálculos presupuestarios que se realicen. El</p>

	monto de los recursos materiales, humanos, económicos y financieros para la operación del Seguro, serán con cargo al presupuesto de la Secretaría.
--	--

Por lo anteriormente expuesto y fundado, se somete a consideración del pleno de esta Soberanía, la siguiente Iniciativa con Proyecto de:

PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO Y LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA, PARA CREAR EL SEGURO DE DESEMPLEO.

Artículo Primero.- Se adiciona el artículo 55 bis a la Ley Federal del Trabajo para quedar como sigue:

Artículo 55 bis. La Secretaría tendrá la obligación de crear un Seguro de Desempleo, que se entenderá como la transferencia directa de recursos realizado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a las personas que se hayan quedado sin empleo, que cumplan con los requisitos generales que se prevén en el presente artículo y muestren disponibilidad para trabajar de nuevo mediante la inscripción formal como demandantes de empleo.

El Seguro de Desempleo, se entregará a cada trabajador económicamente activo mayor de 18 años, que haya laborado en el mercado formal y compruebe haber laborado al menos un año previo al apoyo económico del seguro.

El apoyo será igual a dos veces al valor vigente de la Línea de Bienestar vigente establecida por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Los recursos serán ministrados de forma mensual hasta por un periodo máximo de seis meses.

El Seguro de Desempleo funcionará como un apoyo independiente de los planes y programas de desarrollo social, becas, subsidios, apoyos económicos o cualquier otro por el que se esté apoyando a los trabajadores o beneficiarios.

La Secretaría será la dependencia responsable de la operación y entrega de los apoyos a fin de establecer el padrón de trabajadores que serán sujetos del

beneficio y los procedimientos para la entrega a cada trabajador interesado. La Secretaría publicará los lineamientos y disposiciones normativas para su operación.

La Secretaría se coordinará con las instancias competentes de los gobiernos estatales y estos a su vez con el de los municipios y alcaldías de la Ciudad de México para elaborar el padrón de beneficiarios que será publicado por dicha Secretaría en su página electrónica.

La información del padrón de beneficiarios se publicará de forma mensual y desglosada por entidad federativa, municipio y alcaldía, para lo cual deberá contener el nombre del beneficiario, domicilio, edad, sexo, nombre de la última empresa o establecimiento donde laboró o prestó sus servicios, monto de los recursos ministrados a cada trabajador y la fecha de registro y entrega del Seguro de Desempleo, misma que deberá ser remitida de forma trimestral al Congreso de la Unión.

En ningún caso los trabajadores dejarán de recibir de manera mensual los apoyos del Seguro de Desempleo, salvo en aquel en que los beneficiarios encuentren empleo antes de que se cumpla el plazo máximo establecido por este artículo.

Para efectos de garantizar la veracidad de la información a que hace referencia los párrafos segundo y octavo del presente artículo, la Secretaría se coordinará con el Instituto Mexicano del Seguro Social para que ésta última le notifique de forma oficial el historial de registro, y en su caso, el alta patronal del trabajador que en ese momento sea sujeto del beneficio.

Tratándose de grupos vulnerables la Secretaría de Hacienda y Crédito Público garantizará de manera inmediata la ministración de los recursos establecidos al Seguro de Desempleo.

La Secretaría promoverá un programa de reinserción al mercado laboral de los trabajadores desempleados beneficiarios del Seguro de Desempleo que se encuentren inscritos en el padrón.

Artículo Segundo.- Se reforma el Título del Capítulo II y se adiciona un párrafo cuarto al artículo 186 y se recorre el subsecuente, todos de la Ley del Impuesto Sobre la Renta para quedar como sigue:

DE LOS PATRONES QUE CONTRATEN A PERSONAS QUE PADEZCAN
DISCAPACIDAD Y ADULTOS MAYORES, Y PATRONES QUE CONTRATEN A
PERSONAS DESEMPLEADAS

Artículo 186. ...

...

...

Se otorga un estímulo fiscal durante un periodo de seis meses a quien contrate personas desempleadas y que cumplan con los requisitos que establece el artículo 52 bis de la Ley Federal del Trabajo, consistente en deducir de sus ingresos acumulables para los efectos del impuesto sobre la renta del ejercicio fiscal correspondiente, el equivalente al 25% del salario efectivamente pagado a las personas de 18 años y más. Para estos efectos, se deberá considerar la totalidad del salario que sirva de base para calcular, en el ejercicio que corresponda, las retenciones del impuesto sobre la renta del trabajador de que se trate, en los términos del artículo 96 de esta Ley.

...

Transitorios

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

Segundo. Dentro de los 15 días naturales a la entrada en vigor del presente Decreto, la Secretaría del Trabajo y Previsión Social deberá expedir las disposiciones de carácter general a que se refiere el artículo 43 Bis de la Ley Federal del Trabajo.

Tercero. En el Presupuesto de Egresos de la Federación 2026, el gasto para la creación del Seguro de Desempleo se incorporará a la estructura programática del Ramo 14. La Secretaría del Trabajo y Previsión Social considerará los recursos suficientes para su elaboración y ejecución con base en los cálculos presupuestarios que se realicen. El monto de los recursos materiales, humanos,

económicos y financieros para la operación del Seguro, serán con cargo al presupuesto de la Secretaría.

Cuarto. Para el ejercicio fiscal 2025, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público substanciará y resolverá los procedimientos presupuestarios a que da lugar el presente proyecto en términos de las disposiciones vigentes en el Presupuesto de Egresos de la Federación, con el objeto de contar con los recursos suficientes para iniciar con la entrega del apoyo del Seguro de Desempleo en caso de que los incrementos arancelarios inicien durante el segundo semestre del citado ejercicio fiscal. Asimismo, durante el periodo de aplicación del apoyo, hará uso de los recursos asignados mediante subsidios, a proyectos gubernamentales sin rentabilidad económica.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 9 de abril de 2025.

**Diputadas y Diputados del Grupo Parlamentario
del Partido Acción Nacional
(rúbricas)**

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

-
- ⁱ Ochoa León, Sara (2015). El Seguro de Desempleo en México y el Mundo. Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública. Reporte Temático Núm. 3 p.3
- ⁱⁱ MytripleA (2021). Diccionario Financiero. En <https://www.mytriplea.com/diccionario-financiero/seguro-de-desempleo/>
- ⁱⁱⁱ Organización Internacional del Trabajo (2021). “Perspectivas Sociales y del Empleo en el Mundo”. Tendencias 2021.
- ^{iv} Organización Mundial del Trabajo (2000). “La mayoría del mundo carece de seguro de desempleo”. Comunicado de Prensa. En https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_008584/lang-es/index.htm#:~:text=Alemania%2C%20Austria%2C%20B%C3%A9lgica%2C%20Dinamarca%2C%20Finlandia%2C%20Francia%2C%20Espa%C3%B1a%2C%20Islandia%2C,de%20protecci%C3%B3n%20frente%20al%20deempleo%2C%20dice%20el%20informe.
- ^v Oficina Internacional del Trabajo (OIT) (2015). “La importancia del empleo y los medios de vida en la agenda para el desarrollo con prosperidad 2015. Recuperado el día el día 25 de agosto de 2021 en https://www.ilo.org/global/topics/sdg-2030/documents/WCMS_193484/lang--es/index.htm
- ^{vi} CONEVAL (29 de agosto de 2023). Comunicado No. 8 sobre pobreza Laboral. Dirección de Información y Comunicación Social. En https://www.coneval.org.mx/SalaPrensa/Comunicadosprensa/Documents/2023/Comunicado_08_ITLP_2TRIM_2023.pdf
- ^{vii} *Ibidem.*
- ^{viii} INEGI define a la población ocupada como aquella que declaró tener necesidad y disponibilidad para trabajar más horas de lo que su ocupación actual les demanda.



INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES EN MATERIA DE MOVILIDAD SEGURA

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES EN MATERIA DE MOVILIDAD SEGURA

La que suscriben, las Diputadas Patricia Mercado Castro, Alma Delia Navarrete, Lilitiana Ortiz Pérez, Elizabeth Martínez Álvarez, de la LXVI Legislatura del Congreso de la Unión, en ejercicio de la facultad conferida en los artículos 71 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía la iniciativa con proyecto de decreto que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley General de los Derechos de las Niñas, Niños y Adolescentes en materia de movilidad segura, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El derecho a la movilidad es un derecho humano reconocido en el Artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en diversos compromisos internacionales asumidos por el Estado mexicano. Su reconocimiento implica garantizar que todas las personas, puedan desplazarse de manera libre, accesible, eficiente y segura en su entorno, lo que a su vez permite el ejercicio de otros derechos fundamentales como la educación, la salud, el juego y la participación en la vida comunitaria. La movilidad es un derecho en sí mismo y debe garantizarse con un enfoque integral que permita a niñas, niños y adolescentes disfrutar de su ciudad, sus espacios públicos y de recreación, en condiciones que favorezcan su desarrollo, autonomía y socialización.

No obstante, en México, el entorno urbano y la infraestructura vial históricamente han sido diseñados sin considerar las necesidades y derechos de la niñez y la

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL
QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS
DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE LOS
DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES
EN MATERIA DE MOVILIDAD SEGURA**

adolescencia. La falta de infraestructura peatonal adecuada, la carencia de espacios públicos seguros y accesibles, la precariedad del transporte público, la falta de condiciones que fomenten la movilidad activa y la falta de aplicación efectiva de la ley han restringido su autonomía y los han expuesto a riesgos innecesarios. La seguridad vial es una condición indispensable para garantizar el derecho a la movilidad, y su ausencia ha convertido los siniestros de tránsito en una de las principales causas de muerte en la niñez y la adolescencia. Sin embargo, garantizar este derecho implica no solo reducir estos riesgos, sino también generar entornos que permitan a niñas, niños y adolescentes desplazarse con autonomía y dignidad en espacios diseñados para promover su desarrollo físico, mental y social.

Proceso legislativo y construcción de la iniciativa

Como parte del proceso de armonización legislativa con el reconocimiento constitucional del derecho a la movilidad y con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en la pasada legislatura se presentó una iniciativa para incluir expresamente este derecho en la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes. La propuesta, impulsada por las senadoras Nancy de la Sierra Arámburu y Adriana Guadalupe Jurado Valadez, así como por el senador Emilio Álvarez Icaza, fue presentada el 27 de abril de 2022 y posteriormente turnada a las comisiones unidas de los Derechos de la Niñez y de la Adolescencia; de Zonas Metropolitanas y Movilidad, y de Estudios Legislativos, Segunda del Senado para su análisis y dictamen.

Tras su discusión en comisiones, el dictamen fue aprobado por unanimidad el 29 de noviembre de 2023 y enviado al Pleno del Senado, donde fue discutido y aprobado nuevamente por unanimidad el 8 de febrero de 2024. Posteriormente, la iniciativa fue remitida a la H. Cámara de Diputados, donde fue turnada a la Comisión de Derechos de la Niñez y Adolescencia. En este espacio, el dictamen fue aprobado



INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES EN MATERIA DE MOVILIDAD SEGURA

en sus términos el 29 de abril de 2024. Sin embargo, debido a la conclusión del periodo ordinario de sesiones y al cierre de los trabajos de la legislatura, la iniciativa no alcanzó a ser discutida y votada en el Pleno de la Cámara de Diputados, quedando pendiente su aprobación final.

Este esfuerzo legislativo se construyó a partir de un proceso amplio e incluyente, basado en la evidencia y en la participación de diversos sectores. Fue trabajado en conjunto con las organizaciones que integran la Coalición Movilidad Segura, conformada por 116 organizaciones, entre las que se encuentran activistas, especialistas, familiares de víctimas de siniestros viales y defensores del derecho a la movilidad. La coalición ha sido un actor clave en la promoción de este derecho como un eje fundamental para el desarrollo de las personas, su calidad de vida y la garantía de salvaguardar la integridad física, la salud y la vida de todas las personas durante sus desplazamientos.

Como parte del proceso de construcción de la reforma, se llevaron a cabo diversos espacios de participación decisión y sociedad civil analizaron las problemáticas y propuestas para fortalecer la seguridad vial en el país.

De manera especial, en septiembre de 2022 se realizó el foro *Tengo derecho a moverme de forma segura*, un espacio con enfoque participativo y perspectiva de niñez, donde niñas, niños y adolescentes compartieron sus experiencias y preocupaciones sobre la movilidad en su día a día. En este foro, identificaron las barreras que enfrentan al desplazarse y propusieron acciones concretas para garantizar su derecho a una movilidad segura y digna. Su voz fue clave para fortalecer la reforma, incorporando una visión centrada en sus necesidades y contribuyendo a la construcción de políticas públicas que respondan a su contexto y garanticen su bienestar.

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES EN MATERIA DE MOVILIDAD SEGURA

A partir del trabajo legislativo previo, un grupo de diputadas de distintos grupos parlamentarios hemos retomado esta iniciativa con el firme compromiso de consolidar el derecho a la movilidad en el marco normativo nacional. Este nuevo impulso surge de legisladoras que hemos seguido de cerca el proceso desde su origen, trabajando desde distintas trincheras para su avance. En consecuencia, se adoptan los argumentos desarrollados en la iniciativa previamente presentada.

En este camino, la diputada Patricia Mercado y la diputada Alma Delia Navarrete han acompañado y fortalecido el trabajo legislativo en favor de este derecho. Junto con ellas, las diputadas Liliana Ortiz Pérez y Elizabeth Martínez Álvarez, grandes impulsoras de la agenda de derechos de niñas, niños y adolescentes, han sumado su compromiso y aportaciones, enriqueciendo la propuesta en esta nueva legislatura y consolidando un trabajo plural y con amplio consenso.

Este esfuerzo refleja una coincidencia significativa en la agenda legislativa en favor de la niñez y la movilidad, y representa la oportunidad de avanzar en la construcción de ciudades y comunidades que pongan en el centro el bienestar, la seguridad y la autonomía de niñas, niños y adolescentes. La movilidad no debe ser un privilegio condicionado por la edad o el contexto urbano, sino un derecho plenamente garantizado, con espacios y condiciones que favorezcan un desarrollo pleno y equitativo para la niñez en México.

El Derecho a la Movilidad en México

a. El reconocimiento del derecho a la movilidad

El reconocimiento del derecho a la movilidad en México ha sido un proceso de gran relevancia que ha llevado a una reforma constitucional y al desarrollo de un marco normativo con avances significativos en la legislación y regulación en esta materia.

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES EN MATERIA DE MOVILIDAD SEGURA

El 18 de diciembre de 2020, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de movilidad. A través de esta reforma, se reconoce el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Dicho reconocimiento ha sido resultado del esfuerzo conjunto de diversos sectores, incluyendo organizaciones de la sociedad civil conformadas por especialistas, académicos, activistas y familiares de víctimas de siniestros de tránsito. Estas agrupaciones impulsaron la creación de un marco jurídico que abordara la problemática derivada de los siniestros viales en el país, atendiera sus causas, mitigara sus consecuencias y brindara una respuesta institucional adecuada.

Esta reforma constitucional, que refleja el compromiso del Estado mexicano con la protección de los derechos humanos, fue aprobada de manera unánime en el Congreso de la Unión y ratificada por la mayoría de las legislaturas estatales, consolidándose como un pilar fundamental en la garantía de los derechos de las personas en materia de movilidad.

b. Marco jurídico nacional en materia de movilidad y seguridad vial

En seguimiento a este reconocimiento constitucional, el 17 de mayo de 2022 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV), consolidando así el reconocimiento constitucional de la movilidad como un derecho exigible. Esta ley establece principios, mecanismos y bases para una política nacional de movilidad y seguridad vial, con objetivos que abarcan desde la reducción de muertes y lesiones graves hasta la protección de la vida e integridad de las personas usuarias del sistema de movilidad. En particular, la LGMSV busca:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES EN MATERIA DE MOVILIDAD SEGURA

- Sentar las bases de la política de movilidad y seguridad vial bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, priorizando el desplazamiento de las personas y la disminución de siniestros viales.
- Definir mecanismos de coordinación entre los tres órdenes de gobierno y la sociedad.
- Establecer la concurrencia de autoridades y los procesos de colaboración.
- Integrar la movilidad y seguridad vial a los planes de desarrollo urbano y ordenamiento territorial.
- Fomentar la sensibilización, formación y cultura en movilidad y seguridad vial.
- Priorizar los modos de transporte sustentables y no motorizados, promoviendo la intermodalidad y la reducción de impactos ambientales y sociales.
- Gestionar factores de riesgo y proteger la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad.
- Impulsar la toma de decisiones basada en evidencia científica y territorial.

Bajo el enfoque de sistemas seguros, la LGMSV resalta criterios como la prevención de muertes y lesiones graves, la tolerancia al error humano en el diseño de infraestructura, la regulación de velocidades seguras y la responsabilidad compartida de quienes conforman el sistema de movilidad. Además, contempla acciones dirigidas a la prevención de siniestros, la reducción de factores de riesgo y el fortalecimiento de infraestructura, tecnología y atención prehospitalaria.

El Segundo Transitorio de la LGMSV obliga al Congreso de la Unión y a las legislaturas estatales a reformar, en un plazo máximo de 180 días, las leyes bajo su competencia para armonizarlas con esta nueva norma. Alinearse con el derecho constitucional a la movilidad y con la LGMSV no se limita a incorporar sus disposiciones generales: también exige que la legislación local y federal en ámbitos

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES EN MATERIA DE MOVILIDAD SEGURA

como salud, derechos de las víctimas, derechos de la niñez y la adolescencia, tránsito, transporte, planeación urbana, ordenamiento territorial, cambio climático y desarrollo sustentable, incluya principios y obligaciones comunes que garanticen el ejercicio efectivo de este derecho humano.

Cuando todas estas normas se articulan dentro de un mismo marco rector, se unifican criterios que aseguran la protección y promoción del derecho a la movilidad sin contradecir otras disposiciones vigentes. Ello evita lagunas o contradicciones normativas y brinda certidumbre a la actuación de las autoridades. Además, se fortalece la coordinación entre los diferentes niveles de gobierno para ofrecer respuestas efectivas en torno a la seguridad vial, la prevención de siniestros y la construcción de entornos seguros. En este sentido, la armonización legal en cada ámbito de competencia es fundamental para que el derecho a la movilidad sea plenamente reconocido, ejercido y defendido como parte esencial del bienestar y la dignidad de todas las personas en México.

c. Implicaciones del reconocimiento del derecho a la movilidad como derecho humano

El reconocimiento de la movilidad como un derecho humano obliga al Estado, en todos sus niveles de gobierno, a garantizar las condiciones para un desplazamiento seguro, accesible, eficiente y equitativo. Este derecho no se limita a la posibilidad de ir de un lugar a otro, sino que asegura a cada persona la oportunidad de acceder a bienes y servicios esenciales como salud, educación y empleo, impactando de manera directa en la calidad de vida y en la efectividad de otros derechos humanos.

Para las autoridades, esto implica diseñar, aplicar y evaluar políticas públicas orientadas a la seguridad vial, la accesibilidad universal y la sostenibilidad. Requiere además la instauración de infraestructura urbana adecuada, la regulación eficiente

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES EN MATERIA DE MOVILIDAD SEGURA

de tránsito y transporte, así como la promoción de medios de transporte seguros y sustentables. Aunado a ello, conlleva la responsabilidad de destinar recursos suficientes y fortalecer la coordinación interinstitucional, de forma que las acciones en la materia sean coherentes, factibles y eficaces.

En este sentido, contar con un marco jurídico sólido y coherente resulta indispensable para definir de manera clara las obligaciones de las autoridades y los mecanismos de exigibilidad de la ciudadanía. Un andamiaje legal robusto ofrece lineamientos concretos a los entes gubernamentales y dotando a la ciudadanía de herramientas para hacer valer su derecho a la movilidad. Al armonizar las leyes en los distintos ámbitos y niveles, se promueve la consistencia de las políticas públicas, se evitan vacíos normativos y se impulsa la rendición de cuentas, garantizando que los programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial tengan un impacto real y duradero.

De los derechos de niñas, niños y adolescentes

a. Marco jurídico

El reconocimiento y protección de los derechos de niñas, niños y adolescentes ha sido una prioridad constante en el ámbito jurídico, tanto internacional como nacional. La evolución del marco legal en esta materia busca garantizar condiciones que favorezcan el bienestar, desarrollo integral y pleno ejercicio de derechos de este sector poblacional.

De acuerdo con el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF), la implementación o ausencia de políticas adecuadas impacta con especial severidad en la niñez, dado que son particularmente vulnerables debido a su etapa de desarrollo. Las experiencias vividas en etapas tempranas determinan

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL
QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS
DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE LOS
DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES
EN MATERIA DE MOVILIDAD SEGURA**

significativamente su futuro, por lo que resulta esencial garantizar entornos seguros e inclusivos para construir una sociedad más justa y sostenible.

El 20 de noviembre de 1989, la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) aprobó la Convención sobre los Derechos del Niño (CDN), el tratado internacional de derechos humanos con mayor número de ratificaciones a nivel mundial. La CDN reconoce explícitamente a niñas, niños y adolescentes como sujetos plenos de derechos y agentes activos sociales, económicos, políticos, civiles y culturales, señalando también la necesidad de brindarles protección especial debido a su proceso de madurez física y mental.

La CDN establece la obligación de los Estados Parte de adoptar todas las medidas administrativas, legislativas y de otra índole necesarias para garantizar el ejercicio efectivo y universal de los derechos reconocidos, sin discriminación alguna.

México ratificó la CDN el 21 de septiembre de 1990, comprometiéndose así a implementar políticas públicas, leyes y acciones administrativas dirigidas a proteger estos derechos. Como reflejo de este compromiso, en octubre de 2011 se reformó el artículo 4 constitucional para reconocer explícitamente a niñas, niños y adolescentes como sujetos de derechos, estableciendo además la obligación del Estado de velar por el interés superior de la niñez. Asimismo, se modificó el artículo 73 constitucional para facultar al Congreso de la Unión a emitir leyes generales específicas en esta materia.

En concordancia con estas reformas, el 4 de diciembre de 2014 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes (LGDNNA), representando un avance fundamental en la protección de la infancia y adolescencia en México. La LGDNNA proporciona un marco normativo integral que orienta el diseño, implementación, ejecución y evaluación de

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES EN MATERIA DE MOVILIDAD SEGURA

acciones y políticas públicas para garantizar plenamente los derechos de la niñez en los tres niveles de gobierno.

Entre las disposiciones más relevantes, la ley establece:

- El reconocimiento de niñas, niños y adolescentes como sujetos plenos de derechos, bajo los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad.
- La garantía del ejercicio pleno y sin discriminación de sus derechos.
- La creación y regulación del Sistema Nacional de Protección Integral de Niñas, Niños y Adolescentes (SIPINNA), organismo responsable de diseñar, coordinar, implementar y evaluar la política nacional de protección a la niñez.
- Principios rectores y criterios específicos para la política pública relacionada con la niñez.
- La regulación de la participación de los sectores público, privado y social en la protección de los derechos infantiles.
- El interés superior de la niñez es el principio central de esta legislación y debe orientar todas las decisiones y acciones adoptadas por las autoridades en sus distintos niveles y ámbitos.
- El SIPINNA, encabezado por la persona titular del Ejecutivo Federal, está integrado por las principales dependencias del gobierno federal, autoridades estatales, la Fiscalía General de la República, la Comisión Nacional de los Derechos Humanos y el Instituto Federal de Telecomunicaciones. A través de este sistema, se coordinan esfuerzos institucionales para garantizar la aplicación efectiva de la LGDNNA.

A pesar de estos avances legislativos e institucionales, aún existen importantes desafíos para el pleno ejercicio de los derechos de la niñez en México, destacando

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL
QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS
DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE LOS
DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES
EN MATERIA DE MOVILIDAD SEGURA**

especialmente la falta de un enfoque integral sobre movilidad segura, lo que expone a niñas, niños y adolescentes a riesgos cotidianos en sus desplazamientos.

**El Derecho a la Movilidad: Un Componente Esencial para la Protección
Integral de Niñas, Niños y Adolescentes**

El derecho humano a la movilidad en México, implica la necesidad de armonizar la legislación en materia de niñez para fortalecer su protección. La movilidad segura constituye no solo un derecho autónomo, sino también un factor indispensable para ejercer otros derechos fundamentales, como el acceso a la educación, salud y recreación.

El marco normativo nacional e internacional exige acciones coordinadas para garantizar entornos viales seguros y accesibles para niñas, niños y adolescentes. Esto implica implementar políticas alineadas con el enfoque de sistemas seguros, para reducir la incidencia de siniestros viales y fortalecer la protección efectiva de la infancia en su vida cotidiana.

Garantizar la movilidad segura requiere no solo infraestructura adecuada, sino también estrategias integrales que aseguren un acceso equitativo al espacio público disminuyan riesgos y contemplen la perspectiva de derechos humanos, priorizando la seguridad, inclusión y bienestar infantil en el diseño urbano.

En este sentido, el documento *1,2,3 Por la Niñez, Manual de seguridad vial con perspectiva de infancia*¹, elaborado por Liga Peatonal, enfatiza que las niñas y niños no son el problema, sino que están expuestos a riesgos debido a entornos que no consideran sus necesidades físicas, cognitivas y sociales. El manual señala

¹ Liga Peatonal. 123 por la Niñez. Manual de seguridad vial con una perspectiva de infancia. Noviembre de 2020. <https://drive.google.com/file/d/13BPVSOB0vfXr5DOovImLY7HTS2rl4nkw/view>

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL
QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS
DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE LOS
DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES
EN MATERIA DE MOVILIDAD SEGURA**

específicamente factores como la estatura infantil, que reduce su visibilidad en calles y vehículos, así como la necesidad indispensable de usar sistemas de retención infantil adecuados en automóviles, debido a que los cinturones de seguridad están diseñados para adultos.

Por ello, es urgente generar condiciones sociales, materiales y políticas que reconozcan a niñas, niños y adolescentes como sujetos de derechos y actores sociales, adaptando las ciudades para favorecer su desarrollo pleno. Se tiene la responsabilidad colectiva de asegurar entornos seguros, incluidos los escolares, promoviendo condiciones que permitan su adecuado aprendizaje, socialización y bienestar integral. Es indispensable entender que legislar sobre movilidad implica proteger vidas reales: la infancia, sus familias y su futuro.

En este contexto, cobra especial relevancia la Cuarta Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, celebrada en Marrakech, Marruecos, del 18 al 20 de febrero de 2025². Organizada por el Gobierno de Marruecos y la Organización Mundial de la Salud bajo el lema "Comprometerse con la vida", esta cumbre reunió a líderes, funcionarios y expertos internacionales con el objetivo de acelerar acciones encaminadas a cumplir la meta de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, que buscan reducir a la mitad las muertes en carreteras a nivel global para 2030.

Durante esta conferencia, líderes de aproximadamente 50 países anunciaron nuevos compromisos nacionales relacionados con la seguridad vial. Además, ministros de 100 países respaldaron la Declaración de Marrakech, que hace un llamado urgente a los gobiernos para que prioricen la seguridad vial como un asunto político clave, garanticen una financiación sostenida y adopten medidas concretas

² <https://www.who.int/news-room/events/detail/2025/02/18/default-calendar/fourth-global-ministerial-conference-on-road-safety>

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES EN MATERIA DE MOVILIDAD SEGURA

para reducir significativamente las muertes viales hacia 2030. La Declaración reconoce expresamente el impacto que los siniestros viales tienen en las víctimas y sus familias, en particular en niñas, niños y jóvenes, y enfatiza la importancia de considerar las voces de los usuarios vulnerables, incluyendo a personas mayores y personas con discapacidad, así como minimizar los riesgos relacionados con la violencia contra mujeres y niñas.

Este llamado global refuerza la necesidad urgente de implementar estrategias integrales, coherentes y sostenibles, colocando la seguridad vial como eje fundamental de las políticas públicas nacionales, especialmente al proteger a los grupos más vulnerables, como niñas, niños y adolescentes.

Situación actual de la seguridad vial en niñas, niños y adolescentes en México

De acuerdo con el Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, México 2019³, en 2018, la mortalidad por lesiones causadas por el tránsito fue la segunda causa de muerte en niñas y niños de 5 a 9 años y en adolescentes de 10 a 19 años. Se identificó que las niñas, niños y adolescentes tienen una mayor probabilidad de sufrir lesiones como peatones y como ocupantes de vehículos motorizados. Al analizar las cifras de mortalidad y egresos hospitalarios se observa que, en el caso de niñas y niños de 0 a 9 años, 33.1% de los egresos hospitalarios fueron como ocupantes de vehículo motorizado, 31.8% como peatones y 22% como usuarios de motocicleta. En el caso de los adolescentes de 10 a 19 años, 60.3% de los egresos hospitalarios fueron como consecuencia del uso de motocicletas, 23.1% como ocupantes de vehículos motorizados y 10% como peatones.

³ Gobierno de México. Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, Mexico 2019. 2020. https://drive.google.com/file/d/1Y3jBmQqFBDuMOk5rTGgO_87S4nVMIdRQ/view

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES EN MATERIA DE MOVILIDAD SEGURA

En el Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial México 2022, continúa resaltando la vulnerabilidad de niñas, niños y adolescentes frente a siniestros viales. En este sentido, destaca un preocupante incremento en la mortalidad infantil y adolescente como usuarios de motocicletas: 44.4 % en niñas y niños de 0 a 4 años y un 13.3 % en adolescentes de 10 a 19 años.

Además, en 2021, los egresos hospitalarios derivados de siniestros viales reflejan que niñas, niños y adolescentes de 10 a 19 años representaron el 23.8 % del total, siendo este grupo el segundo más afectado después de las personas adultas jóvenes de 20 a 39 años (47.8 %). En el grupo de 0 a 9 años, predominaron los egresos como ocupantes de vehículos motorizados (35.9 %), seguidos por usuarios de motocicletas (28 %) y peatones (27.8 %). Entre adolescentes de 10 a 19 años, destacan los egresos hospitalarios como usuarios de motocicletas (69.7 %), ocupantes de vehículos (17.4 %) y peatones (7.6 %).

Asimismo, en 2022 la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición Continua (ENSANUT) reportó que aproximadamente 1.45 millones de adolescentes, entre 10 y 19 años, sufrieron alguna lesión accidental en México, lo que representa el 6.5% de la población adolescente. Este porcentaje muestra un incremento respecto al 5.4% registrado en 2018 y al 4.9% en 2021. De estas lesiones, el 28.1% estuvieron relacionadas con incidentes de tránsito, situándose como la segunda causa más común después de las caídas (50.3%) (Red por los Derechos de la Infancia en México [REDIM], 2023⁴).

Este panorama subraya la importancia de implementar políticas públicas integrales y efectivas en materia de movilidad segura, con especial énfasis en la protección de

⁴ Red por los Derechos de la Infancia en México (REDIM). (2023). Accidentes en la adolescencia en México 2022. Recuperado de <https://blog.derechosinfancia.org.mx/2023/06/28/accidentes-de-la-adolescencia-en-mexico-2022>

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES EN MATERIA DE MOVILIDAD SEGURA

los usuarios más jóvenes y vulnerables, considerando su particular exposición y riesgo en el entorno vial. Por ello, resulta imprescindible alinear el marco jurídico sobre movilidad y seguridad vial con el marco normativo que protege los derechos de niñas, niños y adolescentes. Priorizar la movilidad segura desde una perspectiva de niñez permite garantizar la integridad física, promover su desarrollo integral y ejercer plenamente otros derechos fundamentales

Tan solo en otros países la movilidad segura en entornos escolares es una prioridad, se han implementado estrategias para reducir accidentes de tránsito y fomentar hábitos de desplazamiento sostenibles en niñas, niños y adolescentes. Estas iniciativas incluyen mejoras en infraestructura, educación vial y programas de movilidad activa como caminos escolares seguros y el uso de bicicletas. Los resultados han demostrado una disminución en la siniestralidad infantil y un aumento en la autonomía de los estudiantes (Banco Interamericano de Desarrollo, 2023⁵).

En Bogotá, Colombia, el programa "Niñas y Niños Primero" ha sido un referente en movilidad escolar segura. Este incluye iniciativas como "Cienpiés Caminos Seguros" y "Al Colegio en Bici", que garantizan traslados protegidos y promueven el uso de la bicicleta como medio de transporte escolar. En 2023, más de 10,000 estudiantes participaron en estos programas, realizando aproximadamente 1.4 millones de desplazamientos seguros al año. Estas medidas han contribuido a reducir incidentes viales en los entornos escolares y fomentar la cultura de movilidad sostenible entre los jóvenes (BID, 2023).

⁵ Banco Interamericano de Desarrollo (BID). (2023). Impulsando la seguridad y salud en la movilidad de niños, niñas y adolescentes. Recuperado de <https://blogs.iadb.org/transporte/es/impulsando-la-seguridad-y-salud-en-la-movilidad-de-ninos-ninas-y-adolescentes/>

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES EN MATERIA DE MOVILIDAD SEGURA

En España, varias ciudades han adoptado proyectos de "Caminos Escolares Seguros" con el objetivo de que los estudiantes se desplacen de manera autónoma y sin riesgos. Un caso destacado es Bellreguard, donde se han establecido rutas seguras y se ha sensibilizado a la comunidad sobre la importancia de respetar la movilidad infantil. Estas estrategias han reducido la presencia de vehículos en zonas escolares y han generado entornos más seguros para los estudiantes (Radio Gandia, 2024⁶).

Las experiencias internacionales muestran que la combinación de infraestructura segura, educación vial y estrategias de movilidad sostenible puede generar entornos escolares más seguros y accesibles. Implementar programas similares en otras ciudades del mundo no solo reduciría el riesgo de siniestros viales en la infancia, sino que también promovería la autonomía de los estudiantes y contribuiría a un desarrollo urbano más equitativo y sostenible (BID, 2023).

Con todo lo expuesto, con profunda preocupación observamos que continúan presentándose testimonios como los citados en la iniciativa presentada en la legislatura anterior, incluidos en el Informe de Peatones y Ciclistas Fallecidos en México 2019: Ni Una Muerte Vial⁷. Respetuosamente recordamos estos casos con la esperanza de sensibilizar sobre una realidad que, lamentablemente, no ha cambiado significativamente y que requiere una acción inmediata y comprometida:

- Una niña de 2 años, en su carriola, y su abuela María Verónica, iban caminando alrededor de las 4:00 de la tarde del sábado 26 de octubre en la

⁶ Radio Gandia. (2024). Bellreguard impulsa un proyecto de "Camins Escolars Segurs". Recuperado de <https://cadenaser.com/comunitat-valenciana/2024/10/02/bellreguard-impulsa-un-proyecto-de-camins-escolars-segurs-radio-gandia/>

⁷ Reacciona por la vida. Céntrico. Ni una muerte vial. Informe de peatones y ciclistas fallecidos en México 2019. Recuperado de <https://niunamuertevial.mx/wp-content/uploads/2020/11/informe-UMV-2019.pdf>

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL
QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS
DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE LOS
DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES
EN MATERIA DE MOVILIDAD SEGURA**

- colonia Revolución, Ciudad Juárez, cuando fueron impactadas por el conductor de una camioneta. Como resultado, perdieron la vida.
- Christopher Manuel, de 2 años, viajaba en un bicitaxi junto con su abuela en la ciudad de Amecameca, Estado de México, el lunes 22 de julio, alrededor de las 5:00 de la tarde en la calle Xicoténcatl, Barrio de San Juan. Un conductor de una camioneta presuntamente en estado de ebriedad embistió al bicitaxi.
 - Yessenia y su hija se encontraban en el camellón central de la Av. Andrés Quintana Roo, en Cancún, esperando para cruzar la calle poco antes de la Av.
 - Kabah, el lunes 28 de octubre, alrededor de las 4:00 de la tarde. De pronto, un conductor de una camioneta perdió el control y las impactó. Yesenia murió, y su hija fue gravemente lesionada y trasladada a un hospital. Los testigos señalaron que el conductor intentó cambiar de carril para incorporarse a la lateral. Debido al exceso de velocidad, perdió el control de la camioneta y se subió al camellón.
 - Esaú, de 8 años, y su prima Joselyn, de 10 años, iban en su bicicleta el sábado 2 de noviembre a las 10:00 de la noche en la colonia Zaragoza Sur en Torreón, Coahuila. Ella iba manejando la bicicleta y Esaú venía detrás. En la calle Lago
 - Victoria, fueron embestidos por el conductor de una patrulla de la Dirección de Seguridad Pública Municipal, que conducía a exceso de velocidad.
 - Carlos, de 15 años, era estudiante del plantel 11 del Colegio de Bachilleres en Ciudad Juárez. Alrededor de las 8:00 de la noche, del miércoles 13 de febrero, intentaba cruzar cuando fue atropellado en el Boulevard Independencia a 300 metros del plantel. El peritaje de tránsito señaló que el alumno cruzó la calle por un paso peatonal.

Por ello, en la presente iniciativa busca:

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL
QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS
DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE LOS
DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES
EN MATERIA DE MOVILIDAD SEGURA**

- Incorporar a la movilidad al catálogo de derechos de niñas, niños y adolescentes, de conformidad con el artículo 4 constitucional.
- Crear un capítulo sobre el derecho a la movilidad, así como las acciones que garanticen la protección a su vida e integridad física a través de un enfoque de sistemas seguros.
- Establecer criterios mínimos para los entornos escolares seguros, tales como: los límites de velocidad, infraestructura urbana, participación de las y los niños, y el uso de indicadores para la identificación de factores de riesgo.
- Establecer criterios mínimos para espacios públicos con perspectiva de derechos de la infancia, tales como: la previsión de instalaciones y mobiliario urbanos que garanticen un entorno accesible para la niñez, el fomento de mecanismo de participación de las y los niños y adolescentes en el diseño de estos espacios y la creación de espacios y zonas de juego seguras, accesibles y suficientes.
- La obligación de padres, madres y tutores de cumplir con las normas de seguridad vial en favor de las niñas, niños y adolescentes.
- Facultar a las autoridades federales y locales para fortalecer las medidas legislativas y administrativas para:
 - Garantizar la seguridad vial de las y los niños y adolescentes a través de la identificación de factores de riesgo e implementación de estrategias, medidas de mitigación y soluciones como, reducción y control de la velocidad, el uso obligatorio de cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil o asiento de seguridad que cumpla con criterios reconocidos internacionalmente en su fabricación y el uso obligatorio de casco para personas usuarias de motocicletas, entre otros.

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES EN MATERIA DE MOVILIDAD SEGURA

- Establecer medidas administrativas que faciliten la instalación correcta de los sistemas de retención infantil, la capacidad del automóvil para instalarlo de forma segura y la capacidad del consumidor para adquirirlo e instalarlo.
- Incorporar a la Secretaría de la Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano al SIPINNA.

A continuación se presenta un cuadro comparativo de la propuesta para su mayor entendimiento:

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>Art. 13 ...</p> <p>I a XIII. ...</p> <p>XIX. Derechos de niñas, niños y adolescentes migrantes, y</p> <p>XX. Derecho de acceso a las Tecnologías de la Información y Comunicación.</p> <p>XXI. Sin correlativo</p> <p>...</p>	<p>Art. 13 ...</p> <p>I a XIII. ...</p> <p>XIX. Derechos de niñas, niños y adolescentes migrantes;</p> <p>XX. Derecho de acceso a las Tecnologías de la Información y Comunicación, y</p> <p>XXI. Derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.</p> <p>...</p>
<p>SIN CORRELATIVOS</p>	<p>Capítulo Vigésimo Primero</p> <p>Derecho a la Movilidad Segura</p>

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL
QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS
DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE LOS
DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES
EN MATERIA DE MOVILIDAD SEGURA**

Artículo 101 Ter. Niñas, niños y adolescentes gozan del derecho a la movilidad, de conformidad a lo dispuesto en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, por esta ley, así como la legislación en la materia.

Las autoridades de las entidades federativas, municipales de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, promoverán, en sus respectivos ámbitos de competencia, que los proyectos de infraestructura vial consideren un enfoque de prevención que disminuyan los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, así como el uso y disfrute del espacio público por las niñas, niños y adolescentes.

Artículo 101 Ter 1. Las autoridades de la Federación, de las entidades federativas, de los municipios y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus competencias, llevarán a cabo acciones para promover:

- A) Entornos escolares seguros: A través de elementos de diseño, gestión, mantenimiento y operación que promueva la seguridad vial en los trayectos y accesos a los planteles escolares considerando en todo momento:**
- I. Infraestructura urbana que considere un diseño universal en el que se incluyan las necesidades de las niñas, niños y adolescentes, conforme a lo previsto en la legislación en la materia;**
 - II. Limitar la velocidad de todos los vehículos en un**

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL
QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS
DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE LOS
DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES
EN MATERIA DE MOVILIDAD SEGURA**

	<p>máximo de 20 kilómetros en las vialidades aledañas a los planteles escolares, parques, centros deportivos o cualquier otro lugar donde se concentren niñas, niños y adolescentes;</p> <p>III. Establecimiento de medidas que coadyuven a proteger la salud de niños, niñas y adolescentes, y fomenten la disminución de bajos niveles de contaminación atmosférica y acústica, promoviendo en todo momento modos sustentables de transporte;</p> <p>IV. Fomentar la participación de las niñas, niños y adolescentes en el diseño de dichos entornos, a través de mecanismos adecuados, con la finalidad de incorporar criterios que garanticen sus necesidades de movilidad.</p> <p>V. Promover el uso de metodologías e indicadores que permitan identificar los factores de riesgo y; promover entornos seguros que contribuyan a una mejor calidad de vida.</p> <p>B) Espacios Públicos adecuados y seguros, través de:</p> <p>I. Equipamiento y mobiliario urbano para el disfrute de las niñas, los niños y los adolescentes de un entorno accesible y</p>
--	---

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES EN MATERIA DE MOVILIDAD SEGURA

	<p>seguro para su movilidad, así como el uso y disfrute de las vías públicas.</p> <p>II. Fomentar mecanismos de participación de niñas, niños y adolescentes en el diseño y gestión de los espacios públicos para cumplir con sus necesidades específicas.</p> <p>III. Establecer como criterio en el diseño del espacio público e infraestructura vial, la reducción de flujos y velocidades vehiculares para dar lugar a la sana convivencia en las vías.</p> <p>IV. Promover espacios y zonas de juego, deportivas y recreativas públicas seguras, accesibles y suficientes, en función de la edad, la diversidad funcional o discapacidad u otras circunstancias, que garanticen sus derechos al deporte, al juego, al esparcimiento y el sano desarrollo.</p>
<p>Artículo 103. ...</p> <p>I a IX. ...</p> <p>X. Considerar la opinión y preferencia de las niñas, niños y adolescentes para la toma de decisiones que les conciernan de manera directa conforme a su edad, desarrollo evolutivo, cognoscitivo y madurez, y</p>	<p>Artículo 103. ...</p> <p>I a IX. ...</p> <p>X. Considerar la opinión y preferencia de las niñas, niños y adolescentes para la toma de decisiones que les conciernan de manera directa conforme a su edad, desarrollo evolutivo, cognoscitivo y madurez;</p>

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES EN MATERIA DE MOVILIDAD SEGURA

<p>XI. Educar en el conocimiento y uso responsable de las tecnologías de la información y comunicación.</p> <p>XXI. Sin correlativo</p> <p>...</p> <p>...</p>	<p>XI. Educar en el conocimiento y uso responsable de las tecnologías de la información y comunicación, y</p> <p>XXI. Cumplir con las normas de seguridad para niñas, niños y adolescentes cuando sean personas usuarias de vehículos motorizados particulares, en sus traslados por las vías públicas y; evitar en todo momento los factores de riesgo vial señalados en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.</p> <p>...</p> <p>...</p>
<p>Artículo 116. ...</p> <p>I a XXIII. ...</p> <p>XXIV. Desarrollar todos los mecanismos necesarios para el cumplimiento de la presente Ley, y</p> <p>XXV. Garantiza que niñas, niños y adolescentes tengan acceso a agua potable para su consumo e higiene.</p> <p>XXVI. Sin correlativo</p>	<p>Artículo 116. ...</p> <p>I a XXIII. ...</p> <p>XXIV. Desarrollar todos los mecanismos necesarios para el cumplimiento de la presente Ley;</p> <p>XXV. Garantiza que niñas, niños y adolescentes tengan acceso a agua potable para su consumo e higiene;</p> <p>XXVI. Promover programas y acciones enfocados en la seguridad vial de niñas, niños y adolescentes en sus traslados por las vías públicas del país, a través</p>

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES EN MATERIA DE MOVILIDAD SEGURA

	<p>de la identificación de factores de riesgo, en las que se considerarán: Medidas de mitigación, reducción y control de la velocidad, uso obligatorio de cinturón de seguridad, uso de sistemas de retención infantil o de asientos de seguridad que cumplan con estándares reconocidos internacionalmente en su fabricación y el uso obligatorio de casco para personas usuarias de motocicletas, entre otros, y</p> <p>XXVII. Establecer medidas administrativas para la protección de los ocupantes infantiles en los vehículos mediante el uso correcto de los sistemas de retención infantil señaladas en la fracción anterior.</p>
<p>Artículo 127. ...</p> <p>A. ... I. A VII. ...</p> <p>VIII. La persona Titular de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, y</p> <p>VIII bis. Sin correlativo</p> <p>IX. ...</p> <p>B. ... C. ... D. ...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p>	<p>Artículo 127. ...</p> <p>A. ... II. A VII. ...</p> <p>VIII. La persona Titular de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social;</p> <p>VIII bis. La persona Titular de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, y</p> <p>IX. ...</p> <p>A. ... B. ... C. ...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p>



INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES EN MATERIA DE MOVILIDAD SEGURA

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

Por lo anteriormente expuesto, nos permitimos someter a consideración de esta Honorable Asamblea, el siguiente:

PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES EN MATERIA DE MOVILIDAD SEGURA.

Artículo Único. Se ADICIONA una fracción XXI al artículo 13; un Capítulo Vigésimo Primero denominado "Derecho a la Movilidad Segura"; una fracción XXI, al artículo 113; las fracciones XXVI y XXVII, al artículo 116, y la fracción VIII bis, al artículo 127 todos de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, para quedar como sigue:

Art. 13 ...

I a XIII. ...

XIX. Derechos de niñas, niños y adolescentes migrantes;

XX. Derecho de acceso a las Tecnologías de la Información y Comunicación, y

XXI. Derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL
QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS
DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE LOS
DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES
EN MATERIA DE MOVILIDAD SEGURA**

...

Capítulo Vigésimo Primero

Derecho a la Movilidad Segura

Artículo 101 Ter. Niñas, niños y adolescentes gozan del derecho a la movilidad, de conformidad a lo dispuesto en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, por esta ley, así como la legislación en la materia.

Las autoridades de las entidades federativas, municipales de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, promoverán, en sus respectivos ámbitos de competencia, que los proyectos de infraestructura vial consideren un enfoque de prevención que disminuyan los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, así como el uso y disfrute del espacio público por las niñas, niños y adolescentes.

Artículo 101 Ter 1. Las autoridades de la Federación, de las entidades federativas, de los municipios y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus competencias, llevarán a cabo acciones para promover:

A) Entornos escolares seguros: A través de elementos de diseño, gestión, mantenimiento y operación que promueva la seguridad vial en los trayectos y accesos a los planteles escolares considerando en todo momento:

- I. Infraestructura urbana que considere un diseño universal en el que se incluyan las necesidades de las niñas, niños y**

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL
QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS
DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE LOS
DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES
EN MATERIA DE MOVILIDAD SEGURA**

adolescentes, conforme a lo previsto en la legislación en la materia;

- II. **Limitar la velocidad de todos los vehículos en un máximo de 20 kilómetros en las vialidades aledañas a los planteles escolares, parques, centros deportivos o cualquier otro lugar donde se concentren niñas, niños y adolescentes;**
- III. **Establecimiento de medidas que coadyuven a proteger la salud de niños, niñas y adolescentes, y fomenten la disminución de bajos niveles de contaminación atmosférica y acústica, promoviendo en todo momento modos sustentables de transporte;**
- IV. **Fomentar la participación de las niñas, niños y adolescentes en el diseño de dichos entornos, a través de mecanismos adecuados, con la finalidad de incorporar criterios que garanticen sus necesidades de movilidad.**
- V. **Promover el uso de metodologías e indicadores que permitan identificar los factores de riesgo y; promover entornos seguros que contribuyan a una mejor calidad de vida.**

B) Espacios Públicos adecuados y seguros, través de:

- I. **Equipamiento y mobiliario urbano para el disfrute de las niñas, los niños y los adolescentes de un entorno accesible y seguro para su movilidad, así como el uso y disfrute de las vías públicas.**
- II. **Fomentar mecanismos de participación de niñas, niños y adolescentes en el diseño y gestión de los espacios públicos para cumplir con sus necesidades específicas.**

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL
QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS
DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE LOS
DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES
EN MATERIA DE MOVILIDAD SEGURA**

- III. Establecer como criterio en el diseño del espacio público e infraestructura vial, la reducción de flujos y velocidades vehiculares para dar lugar a la sana convivencia en las vías.**
- IV. Promover espacios y zonas de juego, deportivas y recreativas públicas seguras, accesibles y suficientes, en función de la edad, la diversidad funcional o discapacidad u otras circunstancias, que garanticen sus derechos al deporte, al juego, al esparcimiento y el sano desarrollo.**

Artículo 103. ...

I a IX. ...

X. Considerar la opinión y preferencia de las niñas, niños y adolescentes para la toma de decisiones que les conciernan de manera directa conforme a su edad, desarrollo evolutivo, cognoscitivo y madurez;

XI. Educar en el conocimiento y uso responsable de las tecnologías de la información y comunicación, y

XXI. Cumplir con las normas de seguridad para niñas, niños y adolescentes cuando sean personas usuarias de vehículos motorizados particulares, en sus traslados por las vías públicas y; evitar en todo momento los factores de riesgo vial señalados en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

...

...

Artículo 116. ...



INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES EN MATERIA DE MOVILIDAD SEGURA

I a XXIII. ...

XXIV. Desarrollar todos los mecanismos necesarios para el cumplimiento de la presente Ley;

XXV. Garantiza que niñas, niños y adolescentes tengan acceso a agua potable para su consumo e higiene;

XXVI. Promover programas y acciones enfocados en la seguridad vial de niñas, niños y adolescentes en sus traslados por las vías públicas del país, a través de la identificación de factores de riesgo, en las que se considerarán: Medidas de mitigación, reducción y control de la velocidad, uso obligatorio de cinturón de seguridad, uso de sistemas de retención infantil o de asientos de seguridad que cumplan con estándares reconocidos internacionalmente en su fabricación y el uso obligatorio de casco para personas usuarias de motocicletas, entre otros, y

XXVII. Establecer medidas administrativas para la protección de los ocupantes infantiles en los vehículos mediante el uso correcto de los sistemas de retención infantil señaladas en la fracción anterior.

Artículo 127. ...

B. ...

III. A VII. ...

VIII. La persona Titular de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social;

VIII bis. La persona Titular de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, y



INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES EN MATERIA DE MOVILIDAD SEGURA

IX. ...

D. ...

E. ...

F. ...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

TRANSITORIOS

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

Segundo. Las Legislaturas de las entidades federativas deberán adecuar su legislación, dentro de un plazo máximo de ciento ochenta días naturales, a partir de la entrada en vigor del presente Decreto.

Tercero. El Sistema Nacional de Protección Integral de Niñas, Niños y Adolescentes deberá adecuar las disposiciones que correspondan, dentro de un plazo máximo de seis meses posteriores a la entrada en vigor del presente Decreto.



INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES EN MATERIA DE MOVILIDAD SEGURA

Cuarto. Las erogaciones que se generen con motivo de la entrada en vigor del presente Decreto, se cubrirán con cargo al presupuesto autorizado para los ejecutores del gasto responsables para el presente ejercicio fiscal y subsecuentes, por lo que no se autorizarán recursos adicionales para tales efectos.

Dado en la sede de la Cámara de Diputados a los 02 días del mes de abril de 2025

ATENTAMENTE

Liliana Ortiz Pérez
Diputada Federal

Patricia Mercado Castro
Diputada Federal

Alma Delia Navarrete
Diputada Federal

Elizabeth Martínez Álvarez
Diputada Federal

Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, LXVI Legislatura**Junta de Coordinación Política**

Diputados: Ricardo Monreal Ávila, presidente; José Elías Lixa Abimerhi, PAN; Carlos Alberto Puente Salas, PVEM; Reginaldo Sandoval Flores, PT; Rubén Ignacio Moreira Valdez, PRI; Ivonne Aracely Ortega Pacheco, MOVIMIENTO CIUDADANO.

Mesa Directiva

Diputados: Sergio Carlos Gutiérrez Luna, presidente; vicepresidentes, María de los Dolores Padierna Luna, MORENA; Kenia López Rabadán, PAN; María del Carmen Pinete Vargas, PVEM; secretarios, Julieta Villalpando Riquelme, MORENA; Alan Sahir Márquez Becerra, PAN; Nayeli Arlen Fernández Cruz, PVEM; José Luis Montalvo Luna, PT; Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel, PRI; Laura Iraís Ballesteros Mancilla, MOVIMIENTO CIUDADANO.

Secretaría General**Secretaría de Servicios Parlamentarios****Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados**

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

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