

INICIATIVA QUE REFORMA Y ADICIONA EL ARTÍCULO 74 BIS DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, SUSCRITA POR LA DIPUTADA MARÍA DEL ROCÍO CORONA NAKAMURA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM

La que suscribe, diputada **María del Rocío Corona Nakamura**, integrante del grupo parlamentario del Partido Verde Ecologista de México de la LXV Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78, del Reglamento de la Cámara de Diputados; 55, fracción I, 56 y 179 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, somete a consideración de esta asamblea la presente **iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma y adiciona el artículo 74 Bis de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal**, al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos

En la actualidad en todo el país, desafortunadamente, estamos padeciendo las graves consecuencias de carecer de proyectos adecuados de urbanización, proyectos eficientes en materia de movilidad y transporte público, estrategias para contener asentamientos humanos irregulares, manejo apropiado de residuos, erradicación de la contaminación, por mencionar tan solo algunos de ellos.

Derivado de lo anterior tenemos situaciones de peligro para la población como puede ser la existencia de familias que habitan en zonas de alto riesgo, procesos de urbanización descontrolados, carencia de servicios básicos, o bien, conflictos en materia de movilidad urbana, entre muchos más.

Si bien este tipo de problemas los identificábamos principalmente en las grandes ciudades o en nuestras zonas metropolitanas, la realidad es que actualmente ya no se están presentando exclusivamente ahí, sino que cada vez más este tipo de problemas y sus consecuencias se registran en zonas consideradas rurales.

Bajo esta lógica, podemos asumir que este tipo de problemas, de una u otra manera, se van a generalizar y, tarde o temprano, si seguimos sin actuar para corregirlos terminarán afectando a toda la población en nuestro territorio.

Por eso debemos intervenir y hacer algo urgente y eficaz para empezar a solucionar este tipo de problemas, los cuales son cada vez más frecuentes y peligrosamente se han ido normalizando en todo el país.

Algunos de los problemas que urge atender son la alta densidad poblacional, la carencia de servicios básicos y de infraestructura, la movilidad, los asentamientos humanos irregulares y la disponibilidad y eficiencia del transporte público, pero entre todos estos graves problemas que hay, tanto en las zonas urbanas en general como en algunas regiones rurales, destaca el de la cada vez más frecuente congestión vehicular.

El asunto no solo en materia de congestión vehicular ya es sumamente grave, también lo es en materia de contaminación ambiental e incluso en materia económica; y cabe señalar, sus diversos efectos y consecuencias en muchos aspectos están amenazando cada vez más a la población en general.

En 2017 un estudio realizado a nivel internacional ubicó a la Ciudad de México como una de las ciudades con más congestión vehicular.¹ Esta mención se compartió entonces con ciudades como Nueva Deli, Bogotá, Manila y Bangkok.²

Desafortunadamente, esta situación que padece la Ciudad de México es la misma que se padece en muchas de las principales ciudades de nuestro país y también en las zonas metropolitanas

Estudios en la materia concluyen, por ejemplo, que debido al tráfico que hay en nuestras principales ciudades, combinado con las deficiencias en materia de transporte público prevalecientes en ellas, la población usuaria del transporte público pierde en promedio alrededor de 18 días de su vida al año en los embotellamientos causados por el tráfico vehicular.³

En el mismo orden de ideas, si nos referimos a personas que se trasladan en automóvil particular, éstas pierden en promedio 11 días al año por los embotellamientos de tráfico vehicular.⁴

Ahora bien, si nos referimos exclusivamente a los habitantes de la Ciudad de México tenemos que en promedio sus habitantes usuarios de transporte público pierden alrededor de 20 días por el congestionamiento vehicular y los habitantes que se trasladan en automóvil particular pierden alrededor de 16 días en la misma situación.⁵

Derivado de ello, se establece que los problemas de congestionamiento vehicular nos cuestan o nos hacen perder cerca de 94 mil millones de pesos cada año.⁶

A pesar de la gravedad del problema y su generalización, como lo mencioné anteriormente, poco se ha hecho al respecto.

Sabemos que lo ideal para resolver este problema no solo es la reducción del parque vehicular, sino principalmente la diversificación en las opciones de movilidad sustentables, así como también la mejora substancial en materia de transporte público, a la par del desarrollo acelerado de infraestructura para medios de transporte impulsados a través de energías limpias, como pueden ser los vehículos eléctricos o bien, la bicicleta, pero en estos aspectos, tanto cultural como económicamente, presentamos un claro rezago.

En este sentido, tenemos una serie de consecuencias sumamente problemáticas que la combinación de la alta densidad poblacional, la urbanización desordenada y el crecimiento del parque vehicular nos han dejado.

En consecuencia, derivado de este problema en materia de movilidad y de eficiencia en el transporte, hemos visto cómo en la última década el uso de la motocicleta se ha incrementado de manera exponencial, posicionándose como una alternativa de transporte a la que más recurren las personas.

La motocicleta, de acuerdo a lo señalado en la fracción XXXVI del artículo segundo del Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, es definida como un “vehículo de motor de dos llantas en orden lineal”.⁷

Diversos sitios especializados han señalado y reconocido que las motocicletas le han ofrecido a un gran sector de la población mexicana muchas ventajas en distintos aspectos como puede ser “la posibilidad de contar con un vehículo individual accesible para ir trabajar; llevar y traer mercancía u otros productos; trasladarse a la escuela; acudir a sus ocupaciones o sencillamente disfrutar un paseo al aire libre”.⁸

Asimismo, otros sitios especializados dan cuenta de que las motocicletas no solo ofrecen ventajas en materia de movilidad eficiente y economía respecto al consumo de combustible o costos de compra y mantenimiento, sino también ofrece ventajas en materia de menor contaminación en comparación con la generada por un automóvil, así como también en el hecho de que ocupan mucho menos espacio dentro de los hogares.⁹

Sin dejar de reconocer que las mejores alternativas para reducir la contaminación que genera el sector transporte son incentivar el uso del transporte público y de otras opciones como la bicicleta, también se reconocen los beneficios que ofrecen las motocicletas en comparación con los automóviles.

Estas ventajas son variadas e incluyen diversos aspectos que van desde mejor movilidad, tiempo menor de traslados, fácil estacionamiento y mayor costo-beneficio, pero también tenemos ventajas en aspectos que han sido por igual determinantes para su expansión como lo es el hecho de tener mayores opciones y puntos de venta, precios más accesibles y una amplia oferta de créditos disponibles para su adquisición.

Además, las motocicletas también han representado un medio de subsistencia, de autoempleo y, por ende, de mejora en el ingreso familiar.

Por ventajas como las anteriores y asumiendo que, como advierten diversos sitios, somos un país en donde la velocidad promedio de los automóviles es de 17 kilómetros por hora, encontramos justificado la cada vez mayor demanda de motocicletas.¹⁰

Como muestra de lo anterior basta resaltar que durante los últimos 10 años la cantidad de motocicletas que hay en nuestro país ha aumentado en al menos un 294 por ciento.¹¹

Sobre el tema encontramos incluso un dato preciso que nos ofrece el Inegi y que nos da el panorama exacto del aumento en la demanda de motocicletas para diversos usos en nuestro país, esto es el hecho de que desde el año 2004 y hasta la fecha el aumento anual en su demanda es de al menos un 20 por ciento anualmente.¹²

Otro dato relevante es el hecho de que se tiene identificado que la producción y venta de motocicletas en nuestro país en los últimos 20 años se ha multiplicado en al menos 17 veces, mientras que la producción y venta de automóviles durante el mismo lapso de tiempo se multiplicó tan solo tres veces.¹³

De acuerdo a información proporcionada por el Inegi, en 2021 el número de motocicletas registradas en circulación en nuestro país alcanzó 5 millones 939 mil 262 unidades.¹⁴

De acuerdo a medios informativos y a la Asociación Mexicana de Fabricantes e Importadores de Motos (Amfin), se estimó que el año 2022 cerraría con 1.25 millones de motos vendidas, superando con ello por primera vez a los autos, cuyas ventas alcanzarían poco más de un millón”.¹⁵

Ante esto, tanto gobiernos como la sociedad en su conjunto, en corresponsabilidad, tenemos que estar pendientes de que el uso de las motocicletas en nuestro país cuente con una regulación adecuada. No obstante, no necesariamente ha sido así, porque hay aspectos en los cuales hemos sido omisos, en algunos otros hemos sido permisivos y en otros tantos hemos sido erráticos, lo cual ha derivado en diversos problemas.

Gracias a la desatención y omisión, hemos dejado proliferar los aspectos negativos asociados al incremento en el número de motocicletas en nuestro país. Lo anterior, principalmente vinculado a la seguridad en su uso y circulación.

En materia de seguridad en la circulación de motocicletas los datos son contundentes.

Por un lado, tenemos los factores derivados de la ausencia de una cultura vial de respeto tanto de los motociclistas como también de los automovilistas, no solo respecto al peatón, sino también en materia de civilidad en la conducción a la hora de compartir las vías de circulación.

Cada vez es más cotidiana encontrarnos con conductores de motocicletas que conducen de manera temeraria tanto en las calles de las ciudades y zonas conurbadas o rurales como también en las carreteras. Igualmente es común ver a tripulantes de motocicletas que no atienden las medidas de seguridad básicas como el uso del casco protector, o bien, motocicletas llevando a 3 o 4 tripulantes, de los cuales algunos incluso son menores de edad, a veces hasta niñas y niños de brazos.

Esto ha derivado en un incremento significativo de accidentes viales, de los cuales muchos de ellos terminan siendo fatales por la pérdida de vidas que generan.

Respecto a lo anterior, diversos medios de información señalan que, “de acuerdo con datos del Inegi, en solo cinco años el número de defunciones por accidentes en motocicleta se ha incrementado 226 por ciento, pasando de 15, en 2017 a 49 en 2021”.¹⁶

Asimismo, se señala que “el año con el menor registro de defunciones fue 2018 cuando se reportaron seis defunciones, mientras que en 2020 sumaron 31 y en 2019 se registraron 26. En cuanto a personas que resultaron heridas luego de un incidente de este tipo también se mostró una tendencia de incremento, pasando de 457 a 909 heridos, en este mismo periodo, lo que se traduce en 98.9 por ciento”.¹⁷

Por último, se advierte en este mismo medio que “el Inegi muestra que el número de accidentes de este tipo incrementaron 126 por ciento en un año, pasando de 1,006 en 2017 a 2,274 accidentes en 2022. Cabe señalar que en 2020, año caracterizado por la pandemia de Covid-19, se registró una cifra récord en accidentes en motocicleta, sumando 2,448”.¹⁸

Como podemos ver, en materia de seguridad en la circulación de las motocicletas en nuestro país tenemos un grave problema pendiente de atención pero que está creciendo de manera vertiginosa y que nos está costando no solo daños y pérdidas económicas, sino también la muy desafortunada y lamentable pérdida de vidas.

Pero lo anterior no es el único pendiente grave que tenemos en cuanto al uso de las motocicletas en nuestro país, hay otro más igualmente peligroso que el anterior, que tiene también grandes repercusiones para la sociedad en su conjunto y que se está agravando de forma acelerada, me refiero a la inseguridad pública generada porque algunos delincuentes echan mano de este tipo de vehículo para cometer ilícitos.

Cada vez más las motocicletas son usadas para asaltar a transeúntes, a conductores de un vehículo o a usuarios del transporte público, ya que es un medio de escape sumamente ágil para los delincuentes y difícil de alcanzar y de perseguir para nuestras autoridades.

Como también y ya lo hemos visto, la motocicleta es usada como medio de transporte para atentar directamente en contra de la vida de alguien más, ya que desde la motocicleta se puede disparar un arma aun estando en movimiento, con la misma ventaja tanto para cometer el acto ilícito como también para escapar sin ser alcanzado o mínimamente identificado.

Es tan grave la situación al respecto que basta señalar un ejemplo para darnos cuenta de la dimensión actual que este problema tiene.

Atendiendo lo que medios informativos señalan, tenemos que tan solo para la Ciudad de México “de acuerdo con un informe, de enero de 2019 al 7 de agosto de 2022, un total de 8 mil 604 motocicletas fueron puestas a disposición del Ministerio Público de la Fiscalía de la Ciudad de México por estar relacionadas con algún delito”.¹⁹

Asimismo, se advierte que 2,478 motocicletas en 2019 (6.7 al día), 2,278 en 2020 (6.2 al día), 2,241 en 2021 (6.1 al día) fueron presentadas ante las autoridades ministeriales, mientras que de enero al 7 de agosto de este 2022 fueron presentadas 1,607 motocicletas (7.3 al día).²⁰

Nos estamos refiriendo en que al menos 7 motocicletas diariamente son puestas a disposición de las autoridades por estar involucradas directamente en la comisión de algún delito en la Ciudad de México. Esta situación, con diferente volumen, pero en la misma índole y gravedad, es compartida a nivel nacional por casi todas las ciudades, esto debido a que la motocicleta ya se posicionó como uno de los preferidos medios de escape para el grueso de la delincuencia en nuestro país.

Lo mismo, son usadas las motocicletas para escapar que para atentar en contra de la vida de alguien, o bien, para el transporte de mercancía robada hasta incluso drogas de cualquier índole.

En este punto es preciso señalar que no se trata de criminalizar al motociclista en general, a ese que cumple con lo dispuesto en la normatividad para el correcto uso y circulación de sus unidades y acatando lo establecido en los ordenamientos viales, pero tampoco podemos ser omisos y no atender los problemas que tenemos enfrente y que además nos están dañando considerablemente.

Uno de los motivos por el cual las motocicletas están siendo cada vez más usadas por la delincuencia en nuestro país es por el hecho de que, aunque en los ordenamientos estatales y municipales está prohibido, en la práctica cotidiana y por complacencia de las autoridades estas motocicletas pueden circular sin contar con placas que las identifiquen.

Se trata de motocicletas de precio accesible que se pueden comprar indiscriminadamente en cualquier lugar y que inmediatamente se pueden utilizar sin la obligatoriedad de tener su matrícula de identificación; éstas son difíciles de rastrear y, por ende, idóneas para su uso indiscriminado por cualquier tipo de delincuente.

Esto es inaceptable porque, además, son motocicletas que pueden circular libremente no solo por las calles de cualquier ciudad, lo cual es competencia de las autoridades locales en materia de tránsito, sino también incluso en cualquier carretera de jurisdicción federal, lo que les extiende aún más sus rutas de escape con mayor facilidad y, sobre todo, impunidad. Es precisamente en este punto en el cual la presente iniciativa busca incidir.

En ordenamientos estatales como municipales e incluso a nivel federal está señalada la prohibición de circular con automotores sin matrícula de identificación vehicular y tarjeta de circulación, como lo podemos verificar en el artículo 85 y 86 del Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, que señala lo siguiente:

“Artículo 85. Para que un vehículo automotor, así como remolque o semirremolque pueda transitar en las vías federales, será necesario que esté provisto de placas debidamente colocadas y claramente legibles, así como de tarjeta de circulación y, en su caso, engomado, vigentes, expedidos por las autoridades que correspondan o, en su defecto, del documento que legalmente los sustituya”.

Queda prohibido que los vehículos transiten por las vías federales con placas metálicas de identificación con modificaciones o colocación de forma tal que impida su legibilidad.

El engomado de identificación vehicular deberá estar colocado en alguna de las ventanillas en un lugar claramente visible desde el exterior, pero que no obstruya el campo visual del conductor.

El original de la tarjeta de circulación deberá llevarse en el vehículo y el conductor está obligado a entregarla, para su revisión, al Policía Federal que la solicite o al servidor público comisionado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, referido en el artículo 90 de este Reglamento.

La violación al presente artículo se sancionará con lo señalado en el artículo 86 del presente Reglamento.

Quedan exceptuados de lo anterior los:

- I. Implementos agrícolas que transiten eventualmente;
- II. Equipos de diseño especial dedicados al transporte de objetos indivisibles de gran peso o volumen que transiten esporádicamente;
- III. Vehículos propulsados exclusivamente por energía eléctrica obtenida de conductores externos;
- IV. Vehículos de las fuerzas armadas del país, y
- V. Motocicletas, cuatrimotos y trimotos, así como bicicletas y triciclos que no requieran placas, engomado ni tarjeta de circulación conforme a las disposiciones aplicables.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes establecerá las características y especificaciones de las placas, engomados y tarjetas de circulación de todos los vehículos automotores, remolques y semirremolques matriculados en el país y asignará la numeración que corresponda a cada entidad federativa. Las características y especificaciones serán uniformes para cada clase de vehículos y servicio al que estén destinados.

“Artículo 86. La falta parcial o total de placas metálicas de identificación vehicular, tarjeta de circulación o, en su caso, engomado, vigentes, referidos en el artículo anterior, se sancionará de acuerdo a lo siguiente:

- I. 15 a 20 veces la cuota diaria establecida por este Reglamento, tratándose de vehículos de servicio particular, y
- II. 30 a 40 veces la cuota diaria establecida por este Reglamento, tratándose de vehículos destinados al servicio de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado”²¹

No obstante lo anterior, en la realidad y en la práctica estas disposiciones no son respetadas por las motocicletas, ya que no se encuentra explícitamente señalado para éstas y tampoco se encuentra particularmente sancionado para hacerlas respetar por parte de las autoridades.

Esta situación ya se está buscando enmendar a nivel local, expresamente para las motocicletas, por ello se hace imperativo que a nivel federal coadyuemos con estos esfuerzos por regular no solo la circulación correcta de las motocicletas en nuestro país, sino también inhibir los accidentes por su uso irresponsable y también evitar su uso por parte de la delincuencia.

Para ello propongo, como una medida que coadyuve con los esfuerzos que a nivel local se están llevando a cabo por regularizar el uso de las motocicletas e inhibir su uso por parte de la delincuencia en actos ilícitos, establecer en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal expresamente la obligación de las motocicletas para circular con su matrícula visible y su documentación correcta por cualquier carretera de jurisdicción federal de nuestro país.

Considero que con la reforma propuesta estaremos integrando ese esfuerzo conjunto que se requiere para que el uso de la motocicleta en nuestro país no pierda ni sus ventajas ni la seguridad que a todos nos conviene y que debe prevalecer para beneficio no solo de quienes las usan y aprovechan, sino también a favor de toda la sociedad en general. En esta tarea esta soberanía no puede quedar ni al margen ni ajena a atender la actual situación prevaleciente en el tema.

Por lo aquí expuesto, se somete a la consideración de esta honorable asamblea el siguiente proyecto de:

Decreto por el que se reforma y adiciona el artículo 74 Bis de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

Artículo Único. Se reforma el primero y el último párrafo del artículo 74 Bis de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y se adiciona al mismo una fracción II Bis y un nuevo párrafo tercero, para quedar como sigue:

Artículo 74 Bis. La Secretaría de **Seguridad y Protección Ciudadana**, de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias respectivas, impondrá las siguientes sanciones:

- I. Por infracciones a la presente Ley y reglamentos que de ella se deriven en materia de tránsito, multa de hasta doscientos días de salario mínimo;
- II. Por conducir vehículos en caminos y puentes federales que no cuenten con un contrato de un seguro que garantice daños a terceros con multa de veinte a cuarenta días de salario mínimo vigente en el Distrito Federal.

El propietario del vehículo tendrá 45 días naturales para la contratación de la póliza de seguro, misma que al presentarla ante la autoridad recaudatoria durante el término anterior, le será cancelada la infracción;

II Bis. Por conducir motocicletas que no estén provistas de placas metálicas de identificación vehicular, tarjeta de circulación o, en su defecto, del documento vigente que legalmente los sustituya expedido por las autoridades correspondientes; o por conducir motocicletas con placas metálicas de identificación con modificaciones, alteradas, cubiertas o colocadas de forma tal que impida su legibilidad, con multa de veinte a cuarenta veces el valor diario de la unidad de medida y actualización;

III. Cualquier otra infracción a las disposiciones de esta Ley y los ordenamientos que de ella se deriven para la operación de los servicios de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado cuando circulen en la zona terrestre de las vías generales de comunicación, con multa de hasta quinientos días de salario mínimo.

En caso de reincidencia, la Secretaría de Seguridad Pública podrá imponer una multa equivalente hasta el doble de las cuantías señaladas, salvo las excepciones o casos específicos previstos en esta Ley.

La reincidencia en las infracciones señaladas en la fracción II Bis de este artículo será sancionada con el retiro de la motocicleta de la circulación.

Los ingresos derivados por concepto de multas a que se refiere la fracción I del presente Artículo, se destinarán a la Secretaría de Seguridad Pública para cubrir gastos de operación e inversión en programas vinculados a la propia seguridad pública y de manera específica se destinará el 20 por ciento del total a prevención del delito, en tanto que los derivados de la fracción II se destinarán conforme a lo establecido en el último párrafo del Artículo 74 de esta Ley.

La Secretaría y la **Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana** establecerán mecanismos para el intercambio de información en materia de infracciones.

Transitorio

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

Notas

1 [1] https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/ranking/

2 [1] https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/ranking/

3 [1] <https://imco.org.mx/costo-la-congestion-vida-recursos-perdidos/>

- 4 [1] <https://imco.org.mx/costo-la-congestion-vida-recursos-perdidos/>
- 5 [1] <https://imco.org.mx/costo-la-congestion-vida-recursos-perdidos/>
- 6 [1] <https://imco.org.mx/costo-la-congestion-vida-recursos-perdidos/>
- 7 [1] https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5278684&fecha=22/11/2012#gsc.tab=0
- 8 [1] <https://www.vertigopolitico.com/bienestar/bienestar/notas/uso-de-motocicletas-mayor-nivel-de-bienestar-para-millones-de-personas>
- 9 [1] <http://blog.dinamotos.mx/2017/01/el-uso-de-motocicletas-en-mexico.html>
- 10 [1] <http://blog.dinamotos.mx/2017/01/el-uso-de-motocicletas-en-mexico.html>
- 11 [1] <http://blog.dinamotos.mx/2017/01/el-uso-de-motocicletas-en-mexico.html>
- 12 [1] <http://blog.dinamotos.mx/2017/01/el-uso-de-motocicletas-en-mexico.html>
- 13 [1] <https://www.vertigopolitico.com/bienestar/bienestar/notas/uso-de-motocicletas-mayor-nivel-de-bienestar-para-millones-de-personas>
- 14 https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?#Regr eso&c= [1]
- 15 [1] <https://www.elfinancierocr.com/economia-y-politica/motocicletas-se-suman-al-caos-vehicular-de-mexico/DPQ6INEOQFG53H7WLWPNOSIRMQ/story/>
- 16 [1] <https://www.milenio.com/policia/disparan-accidentes-motocicleta-ubican-vias-peligrosas>
- 17 [1] <https://www.milenio.com/policia/disparan-accidentes-motocicleta-ubican-vias-peligrosas>
- 18 [1] <https://www.milenio.com/policia/disparan-accidentes-motocicleta-ubican-vias-peligrosas>
- 19 [1] <https://laverdadnoticias.com/mexico/Aumentan-en-CDMX-delitos-realizados-con-motocicletas-20221102-0021.html>
- 20 [1] <https://laverdadnoticias.com/mexico/Aumentan-en-CDMX-delitos-realizados-con-motocicletas-20221102-0021.html>
- 21 https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5278684&fecha=22/11/2012#gsc.tab=0 [1]

Salón de sesiones de la Comisión Permanente del Congreso de la Unión, a 11 de enero de 2023.

Diputada María del Rocío Corona Nakamura (rúbrica)

SILL