

DICTAMEN DE PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LOS GOBIERNOS DE LAS TREINTA Y DOS ENTIDADES FEDERATIVAS A DIFUNDIR MATERIAL GRÁFICO QUE CONTENGA LA CLASIFICACIÓN DE LA “JERARQUÍA DE LA MOVILIDAD” ESTABLECIDA EN LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, CON EL PROPÓSITO DE FOMENTAR LA CULTURA VIAL Y RESPETO HACIA LOS PEATONES Y GRUPOS VULNERABLES.

HONORABLE ASAMBLEA:

De la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión de la LXV Legislatura, le fue turnada para su estudio y dictamen la siguiente **Proposición con Punto De Acuerdo por el que se exhorta respetuosamente a los gobiernos de las treinta y dos entidades federativas a difundir material gráfico que contenga la clasificación de la “Jerarquía de la Movilidad” establecida en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, con el propósito de fomentar la cultura vial y respeto hacia los peatones y grupos vulnerables.**

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



ANTECEDENTES:

I. En fecha 14 de febrero de 2023, la Diputada Alma Delia Navarrete Rivera, del Grupo Parlamentario del Partido Morena de la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados, presentó la *Proposición con Punto de Acuerdo* y fue publicada en la Gaceta Parlamentaria de la misma fecha.

II. La Presidencia de la Mesa Directiva determinó dictar el siguiente trámite: "Túrnese a la Comisión de Movilidad, para dictamen", para efectos de análisis y elaboración del dictamen en cumplimiento con lo dispuesto por los artículos 82, 85 y 100 del Reglamento de la Cámara de Diputados.

III. Mediante oficio Núm. DGPL 65-II-5-1979, de fecha 14 de febrero de 2023, se recibió en la Presidencia de la Comisión de Movilidad una copia del **Expediente número 6171**, de la proposición en comento.

CONSIDERACIONES:

I. La Comisión Dictaminadora realizó el estudio y análisis de los planteamientos contenidos en la Proposición, a fin de valorar su contenido, deliberar e integrar el presente Dictamen.

II. La Proposición con Punto de Acuerdo que se dictamina, se sustenta en las consideraciones del proponente:

La que suscribe, la diputada Alma Delia Navarrete Rivera, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, de la LXV Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I, y 79, numeral 2 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta Honorable Asamblea la presente proposición con punto de acuerdo, al tenor de la siguientes:



Consideraciones

Históricamente en México y en el mundo, el diseño y planeación de las ciudades han compartido desde siempre una característica en común, que hoy se ha convertido en uno de los más grandes problemas para la seguridad de las personas. Y esto es gracias a la inadecuada planeación de las áreas urbanas que ha favorecido en todo momento a la circulación de los vehículos motorizados. Dejando en segundo término la seguridad de los peatones, proporcionándoles mínimo espacio para llevar a cabo sus desplazamientos.

Hoy la realidad que enfrenta nuestro país es más que delicada, pues debido a este problema se han desencadenado consecuencias que han cobrado la vida de miles de personas. Tan sólo en el año 2021 se reportaron 4 mil 066 víctimas por atropellamientos en todo en México.¹

En este tenor, se busca dejar en claro que el fenómeno de la movilidad es un tema que nos compete a todos por igual, impactando directamente en la cotidianidad de las y los mexicanos. Por ello, al ser parte de todo un sistema de movilidad, representamos ya sea un riesgo, o una oportunidad para la seguridad y convivencia con otros usuarios.

Si bien es cierto, existen innumerables limitaciones estructurales para los distintos usuarios del sistema de movilidad, que en su mayoría son enfrentados por peatones, ciclistas, motociclistas y qué decir de los grupos en situación de vulnerabilidad; que van desde mujeres embarazadas, infantes, adultos mayores y personas con discapacidad.

Todos ellos expuestos a sufrir algún tipo de siniestro vial, dadas las condiciones físicas, viales, urbanas y hasta culturales, que generan un riesgo al llevar a cabo cualquier tipo de desplazamiento que implique ejercer su derecho a la movilidad.

*En este mismo sentido, de acuerdo al informe "Ni una muerte vial 2021" las víctimas fallecidas en México corresponden a **2,579** personas peatonas, **436** a ciclistas y **1,051** motociclistas. Poniendo en tela de juicio, no sólo el erróneo y fallido diseño de nuestras calles, sino también el comportamiento que como usuarios de la vía pública adquirimos al no respetar los reglamentos viales, señalamientos y velocidades, dando pie a este tipo de acontecimientos lamentables.*

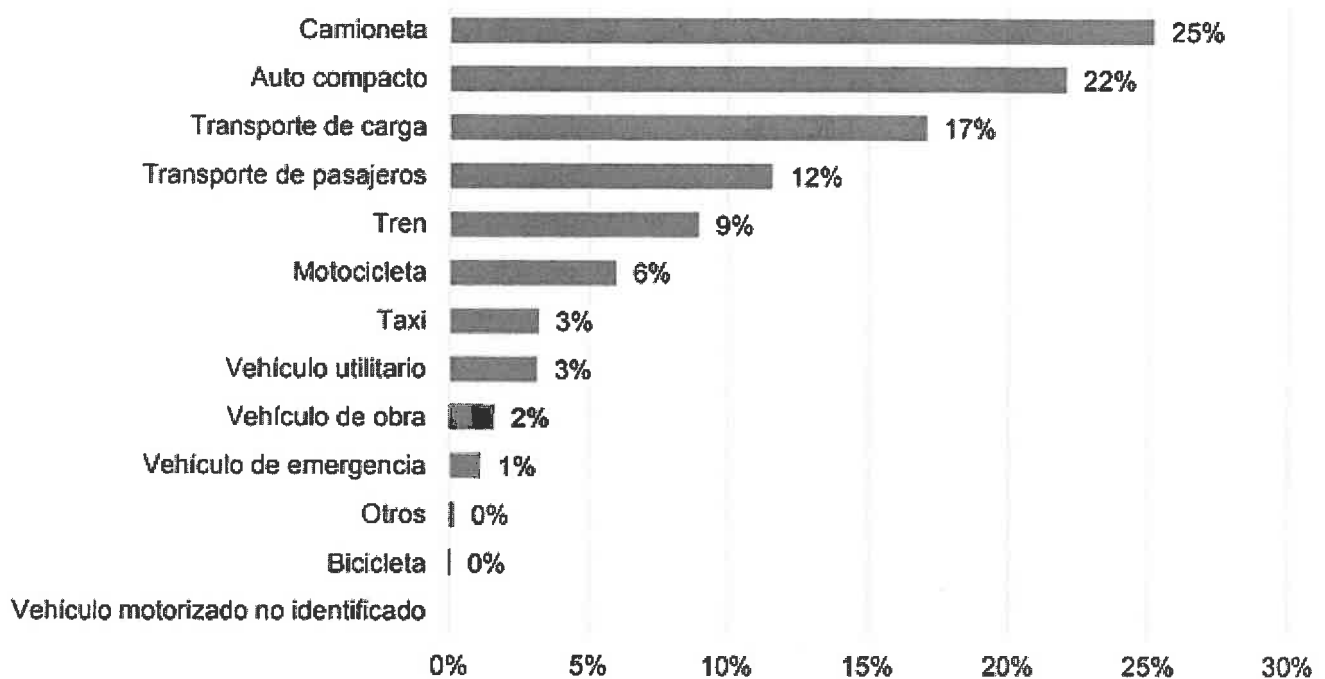
Asimismo, de los 4 mil 066 víctimas por atropellamiento, se detectó que el 47.2 % de vehículos conducidos por las personas responsables de estos incidentes corresponde a automóviles y camionetas particulares.

Donde el 25% corresponde a camionetas, 22% a autos compactos, 17% a transporte de carga y el 12% a transporte de pasajeros.

1.- Ni Una Muerte Vial (NUMV) Proceso de conteo de personas atropelladas por siniestros de tránsito. 2021.
p.7



Figura1. Vehículos conducidos por responsables de atropellamientos fatales de peatones y ciclistas.



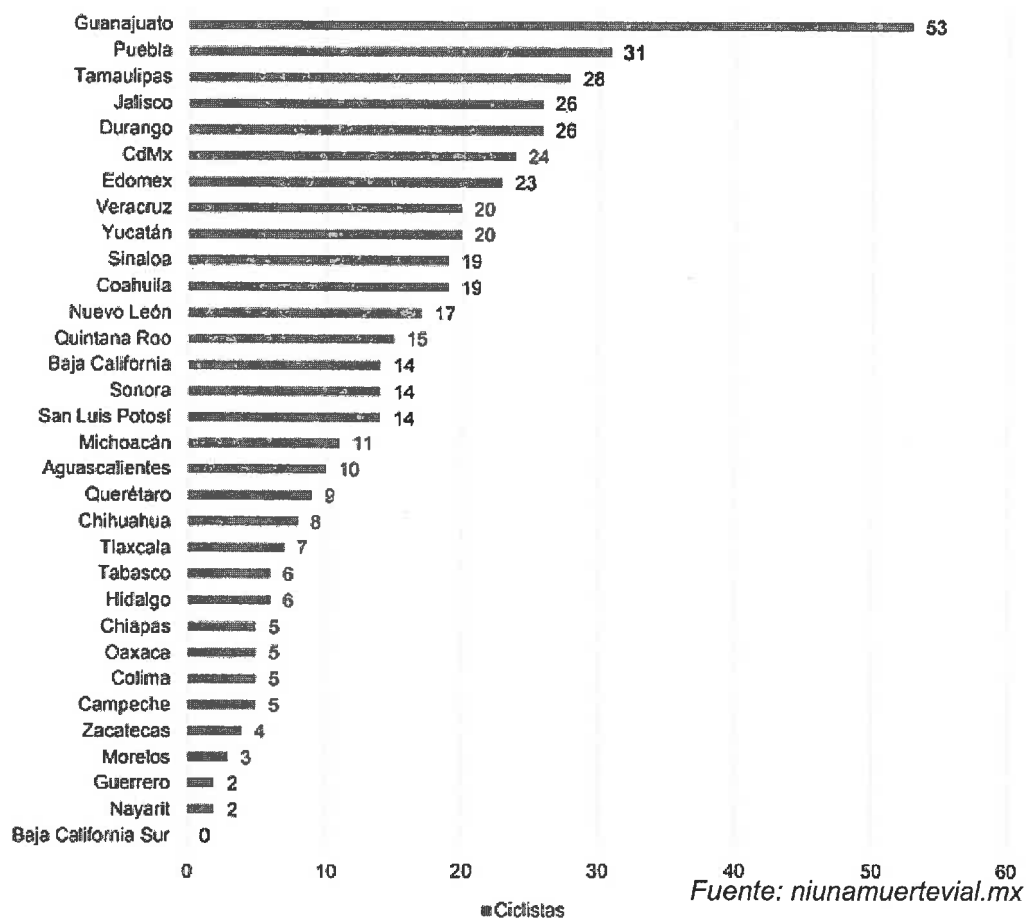
Fuente: niunamuertevial.mx

Mostrando así que los vehículos motorizados en sus distintas modalidades reflejan un alto riesgo al salir a las calles. En este sentido, todos los estados de la república han reportado algún tipo de atropellamiento en su territorio a peatones, pero también a ciclistas. Dato que nos permite visualizar lo preocupante y alejado que nos encontramos de la línea de respeto a la movilidad de los peatones y ciclistas.

Como ejemplo, los estados con el alto número de atropellamientos a ciclistas durante el año 2021 corresponden a Guanajuato con 53 casos, Puebla con 31 casos y Tamaulipas con 26 casos.¹

Mientras que los estados que reportaron un menor número de ciclistas atropellados fueron Nayarit con 2 casos, Guerrero con 3 casos y Morelos con 4 casos, tal como lo expone el siguiente gráfico.

Figura 2. Ciclistas atropellados fatalmente por estado 2021.



La figura 2 deja notar la presencia de este tipo de lamentables sucesos en todos los estados del país, reflejando la alarmante situación que enfrenta el territorio que comprende a México. En este sentido resulta importante hacer hincapié en que, lo verdaderamente preocupante es que sigan presentándose este tipo de fenómenos al salir de casa. Y, que el propósito de las acciones y políticas encaminadas a la movilidad y seguridad vial, es lograr 0 siniestros de tránsito que continúen cobrando la vida de miles de personas. Porque todo siniestro vial es prevenible y ninguna muerte más admisible.



Hoy México se encuentra sumando esfuerzos para brindarle a las y los mexicanos sistemas de movilidad más seguros y eficientes, capaces de cubrir las necesidades que dan alcance al cumplimiento de sus derechos humanos.

*Tan es así que en año 2020 se logró publicar en el Diario Oficial de la Federación la reforma al artículo 4° constitucional para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de **seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.***

Logrando dar un paso muy importante en materia de movilidad para todas y todos, sin embargo, las acciones encaminadas a este propósito no son suficientes con grabarlo en nuestra Carta Magna, pues se requieren nuevas acciones de manera continua que sustenten su garantía y protección.

Y en este sentido para dotar de formalidad e interés social, se publicó la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial el 17 de mayo del 2022. Al interior de esta se pueden encontrar todas las bases y principios que coadyuvarán al cumplimiento del derecho a la movilidad.

En la citada Ley se establece en su artículo 1° fracción I que su objetivo será:

*Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un **enfoque sistémico y de sistemas seguros**, a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y la información proporcionada por el Sistema de Información Territorial y Urbano para **priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad**, así como bienes y mercancías, con base en la **jerarquía de la movilidad** señalada en esta Ley, que disminuya los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente, con **el fin de reducir muertes y lesiones graves** ocasionadas por **sinistros viales**, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial.*

Respecto a este objetivo, las y los legisladores tenemos ante nosotros la posibilidad de ofrecer distintas acciones que encaminen la proliferación de esta importante Ley, en las 32 entidades federativas.

En coherencia con lo anteriormente expuesto, existe una medida gráfica que explica de manera categórica, la preferencia que tienen los distintos componentes y medios de transporte que conviven en los sistemas de movilidad. Misma que se divide en 5 niveles descendentes.

De acuerdo al Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) ² los peatones ocupan la parte más alta de la pirámide ya que representan "el modo de desplazamiento más universal y de menor impacto ambiental".

2.- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. IDAE, ha ilustrado los diferentes actores de la movilidad urbana en forma de pirámide invertida 2021.



En segundo término, se encuentran aquellos usuarios de la bicicleta y aquellos que optan por mecanismos de transporte no motorizados, como patines, patinetas, etc...

Continúa con el tercer nivel que corresponde al transporte colectivo, o también denominado transporte público, que debido a su capacidad y eficiencia genera distintas opciones para la movilidad de los usuarios.

En cuarto nivel se sitúan los transportes de mercancías, bienes y servicios. Mientras que en el último nivel, se encuentran los vehículos motorizados particulares siendo estos los que representan el modo de transporte menos sostenible de toda la jerarquía de la movilidad.

Toda esta esquematización fue adoptada y adaptada en el artículo 6 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, misma que tiene por objeto ser plasmada en las estrategias de movilidad para mejorar la convivencia de los distintos modos de transporte, así como promover el respeto a peatones, ciclistas y grupos vulnerables. Y de esta manera, permear en el comportamiento de las personas al hacer uso de la vía, y acercar a todas y todos distintas fuentes que nos instruyan a una cultura vial.

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 6. Jerarquía de la movilidad.

La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;

II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;

III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;

IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y

V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.



Siendo el artículo 6° uno de los ejes rectores de la Ley citada, pues a través de esta jerarquía se busca cambiar la realidad inmediata de las y los mexicanos, pues solo con acciones compartidas se podrán materializar los resultados en cada calle, vía y espacio público del país.

Sin embargo, esta y otras metas contenidas en la ley representan un reto para el país, dado que con la reciente aprobación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial aún no se han presentado las condiciones adecuadas para su difusión y conocimiento público, y en este sentido resulta una nueva tarea para las y los legisladores comprometidos con esta materia, pues debemos asumir el compromiso de encaminar y continuar sumando esfuerzos para el establecimiento de esta nueva Ley General, en la realidad de todos los estados del país.

Por ello, esta propuesta exhorta de manera respetuosa a los 32 estados de México para que, a través de la difusión de esta importante herramienta, se disminuyan los siniestros de tránsito y adoptemos el respeto a peatones y grupos prioritarios por encima de los automóviles, en todo momento.

Hoy la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano hace uso de este importante esquema de diseño y planeación llamado "Jerarquía de la movilidad" para transformar las ciudades del país, convirtiéndolas en ciudades sustentables, accesibles, inclusivas y de vanguardia.

*Esto sucede a través del **Manual de Calles (Diseño vial para ciudades mexicanas)** que, de acuerdo al Mtro. Román Meyer Falcón, Secretario de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, es "El primer documento en México que contiene los ejes rectores para construir calles más humanas que integren las necesidades urbanas, basándose en los criterios de inclusión, resiliencia, seguridad y sustentabilidad" (Meyer, 2019, p.7).*

Sin excepción, el objetivo es claro; garantizar el derecho a la movilidad. Porque solo a través de este se podrá asegurar que todas las personas puedan realizar sus trayectos en las condiciones que la Constitución y la Ley General lo demandan.

La jerarquía de la movilidad es una clasificación que facilita determinar el modo de transportarse que tendrá prioridad en el diseño de la calle (al ser más deseable) y cómo se dará la interacción con los otros modos menos deseables. Bajo esta clasificación todas las personas pueden realizar sus viajes en condiciones inclusivas, de seguridad, sustentabilidad y resiliencia; se debe otorgar prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados para propiciar un uso más eficiente e incluyente del espacio vial. (SEDATU, 2019, p.62)



En conclusión, con el impulso y difusión de la Jerarquía de la Movilidad estaremos dando un paso más para el reconocimiento público de nuestro nuevo derecho a la movilidad, así como también, se fomentará una cultura de respeto a los usuarios que por décadas han sido desplazados a hacer uso de espacios mínimos y deplorables que solo ponen en riesgo sus vidas en cada trayecto.

De este mismo modo, las personas comenzarán a considerar de forma más seria llevar a cabo sus trayectos con opciones más sustentables para la humanidad y el medio ambiente, con la seguridad de que cualquier modo de transporte le permitirá concluir sus trayectos bajo las condiciones adecuadas.

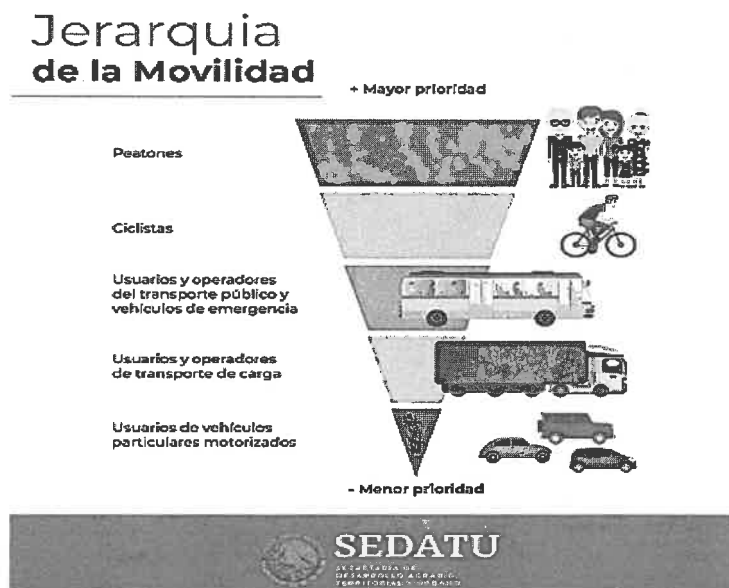
Pero, sobre todo, con la difusión de la Jerarquía de la Movilidad se pretende lograr sensibilizar a la población en general, para que ningún otro siniestro de tránsito arrebatte una vida más, ya que en una sociedad en donde impera la información, el conocimiento y la educación vial, el respeto a los peatones y a grupos vulnerables, estaremos más cerca de entornos sanos y seguros en materia de movilidad.

El respeto y cuidado al desplazamiento de los usuarios de la vía, es tarea de todos; gobierno y ciudadanía.

Y en razón de lo anteriormente expuesto, someto a consideración de esta soberanía la siguiente proposición con:

PUNTO DE ACUERDO

Único. - La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a los gobiernos de las treinta y dos entidades federativas, para que en el marco de sus atribuciones se fortalezcan las acciones de atención y cuidado del derecho a la movilidad, a través de la difusión de la "jerarquía de la movilidad" de manera física, digital u otro medio viable dentro de sus respectivas jurisdicciones territoriales, con el objetivo de fomentar la cultura vial y respeto hacia los peatones y grupos vulnerables.





Notas:

1. Archivo UDEM. (12 diciembre 2019). *Conoce la pirámide de la movilidad y su importancia*. México. Universidad de Monterrey. Recuperado de <https://www.udem.edu.mx/es/institucional/noticia/conoce-la-piramide-de-la-movilidad-y-su-importancia>
2. Guerra X. (marzo 2020). *Movilidad Sostenible*. Ecuador. Escuela Superior Politécnica del Chimborazo. Recuperado de http://cgt.esPOCH.edu.ec:8080/moodle/pluginfile.php/1380/mod_resource/content/2/M%C3%93DULO%20MOVILIDAD%20SOSTENIBLE.pdf
3. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. (13 abril 2021). *La pirámide de la movilidad urbana*. España. Es movilidad. Recuperado de <https://esmovilidad.mitma.es/noticias/la-piramide-de-la-movilidad-urbana>
4. Ni una muerte vial. (2019). *Informe de peatones y ciclistas fallecidos en México*. México. Céntrico. Recuperado de <http://www.niunamuertevial.mx/wp-content/uploads/2020/11/informe-NUMV-2019.pdf>
5. Portal Automotriz. (14 enero 2020). *¿Sabes qué es la Pirámide de la Movilidad?* México. Portal Automotriz. Recuperado de [¿Sabes qué es la Pirámide de la Movilidad? \(portalautomotriz.com\)](http://portalautomotriz.com)
6. Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. (2019). *Manual de calles. Diseño vial para ciudades mexicanas*. México. BID. SEDATU. Recuperado de https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/509173/Manual_de_calles_2019.pdf

III. La Comisión Dictaminadora toma en cuenta que:

La Comisión de Movilidad ahora dictaminadora, concuerda con la promovente respecto a que la jerarquía de la movilidad, pone al peatón como prioridad y centro de toda política, seguido de los ciclistas, transporte público, transporte de carga y por último usuarios de transporte particular, lo anterior incluso previamente se encontraba ordenado en el artículo 73 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, debiendo las ciudades mexicanas, que en su parte relativa, menciona a la letra "promover y priorizar en la población la adopción de nuevos hábitos de Movilidad urbana sustentable y prevención de

*accidentes encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos de la población.*¹

No pasa por alto para esta dictaminadora que, el cambio paradigmático en la Ley y la necesidad de regular la preferencia en el uso de la vía, surge principalmente porque en las políticas públicas de obras, diseño vial y ejecución de las mismas se ha dado prioridad a los usuarios de automóvil particular, lo que ha desencadenado una irracional exclusión de las personas para el uso de la vía y del espacio público, a grado tal que pareciera que los sujetos de derecho son los autos. La pirámide de movilidad se motiva principalmente en la necesidad de revertir dicha situación, protegiendo al más vulnerable y quitando prioridad a las formas de movilidad menos eficientes y más costosas para la sociedad.

En efecto, como lo menciona la promovente, la jerarquía fue adoptada por la Secretaría de Desarrollo Territorial y Urbano a través de la publicación **Manual de Calles (Diseño vial para ciudades mexicanas)**, y que se define como “el primer documento en México que contiene los ejes rectores para construir calles más humanas que integren las necesidades urbanas, basándose en los criterios de inclusión, resiliencia, seguridad y sustentabilidad, y es el referente oficial que la administración pública federal ofrece a aquellos interesados en los criterios diseño de una calle y la gestión de proyectos viales en zonas urbanas. Su apropiación por parte de funcionarios públicos, ingenieros, urbanistas y ciudadanos permitirá mejorar la calidad de los proyectos viales, y pasar de un diseño enfocado en el tránsito de automóviles a un diseño que prioriza la eficiencia para transportar personas y mercancías.”²

No obstante, la existencia del manual, advertimos del propio documento que no es obligatoria su aplicación, sin embargo, es un paso firme hacia la mejora de nuestras calles, la pacificación del tránsito y el rediseño de la vía. Sin duda alguna el Manual de Calles es un documento rector para que en la aplicación de políticas públicas y la

¹ https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAHOTDU_010621.pdf

² https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/509173/Manual_de_calles_2019.pdf

ejecución de obras se haga realidad el cambio de paradigma y por tanto se respete la nueva pirámide de movilidad como sí lo mandata la Ley, ya que si bien el manual no es vinculatorio sí los son la Ley General de Movilidad y la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

Sumado a lo anterior, para esta dictaminadora es importante mencionar que el Manual de calles publicado por SEDATU, incluye fundamentos o premisas generales que son las siguientes:

- *La adopción de enfoques de desarrollo urbano y territorial sostenibles, integrados e incluyentes que tomen en cuenta a todas las personas sin distinción de edad, género, estrato social o alguna discapacidad, mediante la aplicación de políticas y formulación de estrategias específicas.*
- *La reorientación en la manera de planificar, donde el desarrollo urbano y territorial sostenible es indispensable para alcanzar sociedades más equitativas y accesibles.*
- *El reconocimiento de la función rectora de los gobiernos nacionales, según proceda, en la definición y aplicación de políticas urbanas inclusivas y eficaces.*

Por todo lo referido en los párrafos anteriores, ésta dictaminadora comparte el propósito de la Diputada promovente ya que es prioridad la aplicación y apropiación del cambio de paradigma en materia de movilidad en la aplicación de políticas públicas, obras públicas y reglamentos de obras.

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

Puntos de Acuerdo

PRIMERO. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a los gobiernos de las treinta y dos entidades federativas, para que en el marco de sus atribuciones se fortalezcan las acciones de atención y cuidado del derecho a la movilidad, a través de la difusión de la "jerarquía de la movilidad" de manera física, digital u otro medio viable dentro de sus respectivas competencias, con el objetivo de fomentar la cultura vial y respeto hacia los peatones y grupos vulnerables.

SEGUNDO. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a los gobiernos de las treinta y dos entidades federativas, para que en el marco de sus atribuciones se fortalezcan las acciones de atención y cuidado del derecho a la movilidad, para que en el ámbito de su respectiva competencia, consideren la aplicación del Manual de Calles (Diseño vial para ciudades mexicanas) publicado por la Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano, con el objetivo de fomentar la cultura vial y respeto hacia los peatones y grupos vulnerables.

**Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,
a los 29 días del mes de marzo de 2023.**

POR LA COMISIÓN DE MOVILIDAD

SE ADJUNTAN AL PRESENTE DICTAMEN LAS FIRMAS APROBATORIAS DE LA MAYORÍA DE LOS DIPUTADOS INTEGRANTES DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD.

13SO. Décimo tercera sesión ordinaria

LXV

Ordinario






Número de sesion:0

29 de marzo de 2023

Reporte Votacion Por Tema

NOMBRE TEMA Exhorto Jerarquia de movilidad

INTEGRANTES Comisión de Movilidad

Diputado	Posicion	Firma
 Alma Delia Navarrete Rivera	A favor	F1FF1AE05F5C2CD0510E22FDCE1C 6A2FA3B5B804EA8790169879737D0F 004DA05D71880A45763D8EFE583CC EF3BD5A3276FB17A8880BB0FF618E 951622783259
 Ángel Miguel Rodríguez Torres	A favor	A58480474D3D6F26617B5ADF25CA4 A8CFA74DA1519B77ECC73C3B2C53 2FD8ACD9F8E5403501F53F90804EA F7E80383ACF06CA5F5B899F053180 DEBB773A496F3
 Annia Sarahi Gómez Cárdenas	A favor	E647E39C90E4E2592525097AE3EDD 220DC2FA97483539A97B8C40E3AF5 21F619157B013D1301A24D339EBF31 A83E35AC97B5F319F13F33F3A74621 F4BF240411
 Carlos López Guadarrama	Ausentes	821581C9454B98B8FC47C22AC327F 302ED19689B0DE5C15178C7CAE973 AC5B3BD191D3AC96715EAF1CCE82 DE97EEA9FCD62EAEAAA1B48FD9C 254A92488A9A715
 Catalina Diaz Vilchis	A favor	5B0A40B04F9EC64B407612A40186B 306C610914C411EEC2930450AED36 2F282935A53C0FF4DD7DDDEAC2FB 19D3D3A1F64F281523E358D776D2A 811D4DAFBCC5F

13SO. Décimo tercera sesión ordinaria

LXV

Ordinario

Número de sesion:0

29 de marzo de 2023

NOMBRE TEMA Exhorto Jerarquía de movilidad

INTEGRANTES Comisión de Movilidad



Flor Ivone Morales Miranda

A favor

8138F5EDD04A05A6D59FD7BD5296
C2DA1F7D23A0F55E80739692DD033
87BC560F1038AC81B7CD3AA54AA66
8A36C9672858374F3210F41391FA8E
CC1633B063E5



Graciela Sánchez Ortiz

A favor

BF0DAA0CA4F1295E3DAEFDE35C54
728D9296AD061C6AF5DD1C6742D46
A8C8C267F2C3A7FE75B2C65B8602C
E26C7325DE8491F6D9EB6FACC95D
2460641CA54068



Joanna Alejandra Felipe Torres

A favor

458D27CEFB3105F775C1366A4DA7F
4D2348BA514DEC5361958CB622884
8C08D094FA2BD5E0FC1A16E9C9C5
DE3CD6BF3807E33F771CB578BF2A
C738BD10449895



José Antonio García García

Ausentes

96A37CA5E2C20458E8E072DFB516F
5EEF8A3943DDDA1CEA54513D69AB
9AC6D9DE3F5BF1CDABD292E47F6F
ED18C06CA5EA1E3A6CF86222F29B
5E60B513FCC3DDC



José Antonio Zapata Meraz

A favor

E0E9A04748ECE1C13776CD2B6BEC
5F91120EA307D710333D90831C8778
2895078B321CDC9B3A3BC39870704
A149639E1A0ECA86A60B0F82D7EE7
DD65222D2528



Juan Francisco Espinoza Eguia

A favor

263C5D04803C9906B16115FA0FA067
F7DA7715FB2900B7955241C1810ED
4A54FD32AF9DE76F2A105EE2BCF8
BCDB7E5F18C766F045100B4AA0077
D8A37507BAB0

13SO. Décimo tercera sesión ordinaria

LXV

Ordinario

Número de sesión:0

29 de marzo de 2023

NOMBRE TEMA Exhorto Jerarquía de movilidad

INTEGRANTES Comisión de Movilidad



Justino Eugenio Arriaga Rojas

A favor

D430F36C25555EA8F7249F9BB28454
6E1256D4AA0061AAB3BF98DAF7B16
41BA39F51966E2562BF918D040C8D
B2DA1475294C0903654A7905057AB5
8DOCA94911



Luis Enrique Martínez Ventura

A favor

C5938B420506CB57AF48A96DDC8D3
30691A1DCDEAC5FDB756FD6C143D
C1B77D198A7C332C2FDD22F05C9F
DAEF4767A4FAF8CA27B5031B452FE
C454E3B10AAB69



Maria del Carmen Bautista Peláez

Ausentes

BB7CE892B04A3971059189319ECFB
6DBD1A41841657EC663B9AD2157C
CA861A3EADC987E6498DFC9C318B
6C4A40E6D4C84B35277FBB241211C
698BD68EFFFC35



María del Carmen Zúñiga Cuevas

A favor

2BC0862E5878E282EF5A6218FB1124
642D131B4A6526463D59D115D7BA7
FD59F6D9B3EEFD11416FD26189B13
7A4ECDC1B56DCBB70F5A50FD371B
452F313B366E



Mariana Erandi Nassar Piñeyro

A favor

9E41F96074ABEA64628B0E76275DB
7B806E4C57323ECE27BCE3C8AA9B
2143AB5FA542193513033B8EC66220
AB028BB3C2ACC8950A5ABAC73ADF
27BEA496DB211



Mónica Herrera Villavicencio

Ausentes

C292123EE6D402A5B31A30B0F5ADB
0E02A0A4ABE7000D4DF8C4CC1559
ABA1F898C0003F5B8C9D867DB692F
FA25ECB1EB861BC0D0A6784451F83
0985E2AD4A0E7

13SO. Décimo tercera sesión ordinaria

LXV

Ordinario

Número de sesión:0

29 de marzo de 2023

NOMBRE TEMA Exhorto Jerarquía de movilidad

INTEGRANTES Comisión de Movilidad



Omar Enrique Castañeda González

A favor

F8EB78EEB68257EA1C1F26978F2A9
A250C1D7BD3170AAA41C97213CE1
E111BFDBC4245CAEE89522952CFD
D2E7E5A12B12982280061D7EA308C
120016E4436F42



Ricardo Aguilar Castillo

A favor

DB93D0F3BC24E82B4CAF3997857E4
D5F9721993B6C234195E099634B6B0
2DE8FEBBCD770D35770AE4A9720992
73D8DD0F4320A6538538DB8D97524
3987DAE785C



Rocio Esmeralda Reza Gallegos

A favor

378AFC7CEDB80557F0A99E810045F
9992CA1306D599AF465FB920541ED
EA196B58B802BDAB25C60CAE2A27
E4DBFAF4104CDACFB3F86D828412
DE415AEA020B01



Salomon Chertorivski Woldenberg

A favor

DADE11FE486A432698AA162963497
7D24D3033392015801951D0E30E22F
83531BE67948A56B86945494BEC8B1
D7DAD83C019CFBDE64145AFCB42A
DD0D5817C1E



Santy Montemayor Castillo

A favor

A71B4C3F3F9DE5AEE90F3A216A206
B056D12F699A4F583EBE731C06210
D36AE2FAF56D26AE9AB747E2BCAA
B2B59598F8628948C9FC9D84F288C
470B275DBBDED



Xavier González Zirión

Ausentes

FBB666687829D9C05951EA33408E2
DBCC5DE0EF1E147EA4F07A35F7B5
64A47ACDECA44541B1B3130FCCBC
CAE124FC7F0BF6A697F62BB0885E7
DF78DF12CF8BEB

Total 23