

## QUE REFORMA Y ADICIONA LOS ARTÍCULOS 70. Y 73 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, A CARGO DE LA DIPUTADA MARÍA LETICIA CHÁVEZ PÉREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO

La que suscribe, diputada María Leticia Chávez Pérez, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados, con fundamento en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 6, fracción I, y 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración del pleno de la honorable Cámara de Diputados iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona una fracción IV, con lo que se recorren las subsecuentes, al artículo 7; y las fracciones I y II, con lo que se recorren las subsecuentes, al artículo 73 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, al tenor de la siguiente

### **Exposición de Motivos**

La movilidad y la seguridad vial son derechos que deben ser accesibles para los ciudadanos para el desarrollo de la sociedad y del país en su conjunto.

La movilidad y la seguridad vial determinan los estilos de vida y moldean cómo transportarse de millones de personas y mercancías, que se mueven de manera multimodal y cuyas necesidades son cada vez más variadas, por lo que requieren seguridad.

Que una persona pierda la vida en un siniestro de tránsito no es un asunto menor, así como tampoco debemos percibirlo como algo cotidiano y por ello intrascendente, como Poder de Estado hacerlo sería un error.

La movilidad y la seguridad vial tienen factores de riesgo que deben ser atendidos por las dependencias encargadas de ello, y de acuerdo con las facultades que las distintas leyes les confieren.

El artículo 4o. constitucional decreta en su penúltimo párrafo: “Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”.

Pero este derecho no debe implicar muertes y discapacidades provocadas por siniestros de tránsito, por lo que sólo una legislación eficaz en la materia salvará vidas y evitará lesiones y discapacidades.

Uno de los principios de la movilidad y la seguridad vial es la seguridad, entendido como: “toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible”. De acuerdo con el artículo 4o., fracción XV de la ley que nos ocupa, como legisladores, debemos actuar de manera responsable para proteger a la sociedad en todos los ámbitos y uno de ellos es la seguridad vial.

El país empieza a formalizar las llamadas por órganos internacionales, empezamos a recorrer un camino que la sociedad civil ha construido y es momento que el estado los acompañe, a fin de visibilizar y materializar la importancia de la movilidad y la seguridad vial, y los efectos negativos que se generan de no hacerlo a fin de proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo a través de la generación de sistemas viales seguros. Las materias que nos ocupan requieren que gobierno y sociedad sean corresponsables, y es precisamente el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, donde esto se materializa.

“La Organización Mundial para la Salud (OMS) decreto la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Estamos en 2024, y la ley que nos ocupa fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 17 de mayo de

2022. Vamos atrasados como país, es momento de avanzar. Debemos hacerlo con todos los actores involucrados en la materia.<sup>1</sup>

Las cifras las conocemos, pero cómo disminuirlas si no están los actores fundamentales para actuar en favor de ello.

¿Cuál es el reto que tenemos por delante, a qué nos hemos comprometido una vez que se expidió la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial? A escala mundial las muertes por accidentes de tránsito continúan aumentando, con un promedio anual de 1.35 millones de muertes, siendo la principal causa de muerte de niños y jóvenes de 5 a 29 años, los peatones y ciclistas representan 26 por ciento de las muertes por accidentes de tráfico. Los conductores y pasajeros de motocicletas representan 28 por ciento de las muertes por accidentes de tráfico, sin omitir que el riesgo de una muerte en el tránsito es tres veces mayor en los países de bajos ingresos que en los de altos ingresos.<sup>2</sup>

“En México, los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte en jóvenes y estos eventos ocurren mayormente durante el fin de semana, principalmente de jueves a domingo en la madrugada.

Factores como la edad, el sexo y la experiencia determinan las causas de los accidentes, ya que los hombres jóvenes sufren cuatro veces más accidentes mortales que las mujeres”.<sup>3</sup>

Datos que debemos tomar en cuenta, es que, de acuerdo con la *Estadística de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas*, elaborada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), “en 2021 se reportaron **340 mil 415 accidentes de tránsito** en zonas urbanas que tuvieron como víctimas a 86 mil 867 personas. No obstante, la gran mayoría de ellas no fueron fatales: 82 mil 466, mientras que, **4 mil 401 sí perdieron la vida derivado** de estos hechos. **Un promedio de 12 muertos diarios**.

La **tasa nacional de víctimas mortales por accidentes de tránsito** quedó establecida en **3.4 por cada 100 mil** habitantes.

Por tipo de accidente, los mexicanos fallecieron en mayor porcentaje:

Por colisión con otro vehículo automotor 22.3 por ciento.

Por colisión con peatón (atropellamiento) 19.0 por ciento.

Por colisión con motocicleta 15.8 por ciento.

Por colisión con un objeto fijo 14.0 por ciento.

Por volcadura 12.8 por ciento.

Por salida del camino, colisión con ciclista, animal o ferrocarril; caída de pasajero e incendio 16 por ciento”.<sup>4</sup>

La movilidad y la seguridad vial deben ser atendidas y por lo tanto legisladas de manera holística, ya que se requiere de la participación de diversas dependencias para mejorarlas. En el caso que nos ocupa, el fin es no sólo perfeccionar el marco normativo correspondiente, sino salvar el mayor número de vidas humanas, así como disminuir el número de lesiones y discapacidades.

“En la resolución A/RES/74/299, la Asamblea General de las Naciones Unidas ha fijado la ambiciosa meta de reducir a la mitad, para 2030, el número de defunciones y lesiones causadas por el tránsito en el mundo”.<sup>5</sup>

El país se apegó a esta resolución, en espera de atenderla. Por ello insto a esta Cámara de Diputados y los integrantes de esta Comisión, a velar y actuar para cumplir ello. Pero para poder hacerlo hay que incluir a todas las instancias en la materia que tienen en sus manos alcanzar esta meta.

Esperamos que en esta ocasión el país no quede nuevamente rezagado y esta reforma pueda ser aprobada para sumar a concretar un consolidado sistema nacional en la materia.

Como la movilidad y la seguridad vial son materias que requieren de la participación coordinada de distintas autoridades, es necesario que éstas se encuentren representadas en el sistema nacional que las administra.

El objetivo del presente proyecto de decreto es que las persona titular o representante legal de la Secretaría de Salud, formen parte del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

Para mayor claridad respecto a la adición que se propone, se presenta el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO VIGENTE	PROYECTO DE DECRETO
<p>Artículo 7. Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.</p>	<p>Artículo 7. Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.</p>
<p>El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial será el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, de los tres órdenes de gobierno, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto, los objetivos y principios de esta Ley, la política, el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional y los instrumentos de planeación específicos.</p>	<p>El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial será el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, de los tres órdenes de gobierno, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto, los objetivos y principios de esta Ley, la política, el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional y los instrumentos de planeación específicos.</p>
<p>A. El Sistema Nacional estará integrado por las personas titulares o representantes legales de:</p>	<p>A. El Sistema Nacional estará integrado por las personas titulares o representantes legales de:</p>
<p>I. La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano;</p>	<p>I. La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano;</p>
<p>II. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;</p>	<p>II. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;</p>
<p>III. La Secretaría de Economía;</p>	<p>III. La Secretaría de Economía;</p>
<p>IV. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y</p>	<p><b>IV. La Secretaría de Salud;</b> V. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y</p>
<p>V. El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley.</p>	<p>VI. El Sistema podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se considere necesarias con voz y voto y las demás que se determinen sólo con voz para el debido cumplimiento del objeto de la Ley.</p>

<p>La presidencia del Sistema Nacional será ejercida de manera rotativa, de forma anual, entre la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano y la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.</p>	<p>La presidencia del Sistema Nacional será ejercida de manera rotativa, de forma anual, entre la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano y la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.</p>
<p>Artículo 73. Secretaría de Salud. Corresponden a la Secretaría de Salud, a través del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, las siguientes atribuciones:</p> <p>I. Elaborar guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;</p> <p>II. Elaborar e implementar los programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;</p> <p>III. Realizar campañas, en coordinación con el Sistema Nacional, en materia de prevención de siniestros de tránsito, así como evitar manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente;</p> <p>IV. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia;</p> <p>V. Capacitar a quienes realicen las auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de sitios con elevada incidencia de siniestros de tránsito, en materias de su competencia;</p> <p>VI. Fijar los límites de alcohol en la sangre y aire expirado, con base en lo establecido en el artículo 49, que deberán ser los</p>	<p>Artículo 73. Secretaría de Salud. Corresponden a la Secretaría de Salud, a través del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, las siguientes atribuciones:</p> <p><b>I. Integrar el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del presente ordenamiento;</b></p> <p><b>II. Formular y aprobar, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Nacional, la Estrategia Nacional;</b></p> <p>III. Elaborar guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;</p> <p>IV. Elaborar e implementar los programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;</p> <p>V. Realizar campañas, en coordinación con el Sistema Nacional, en materia de prevención de siniestros de tránsito, así como evitar manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente;</p>

referentes en los operativos de alcoholimetría en todo el territorio nacional, y	<b>VI.</b> Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia;
<b>VII.</b> Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.	<b>VII.</b> Capacitar a quienes realicen las auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de sitios con elevada incidencia de siniestros de tránsito, en materias de su competencia;
	<b>VIII.</b> Fijar los límites de alcohol en la sangre y aire expirado, con base en lo establecido en el artículo 49, que deberán ser los referentes en los operativos de alcoholimetría en todo el territorio nacional, y
	<b>IX.</b> Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

La propuesta que presento toma en cuenta las buenas prácticas en la materia que nos ocupa, como la atención prehospitolaria y hospitalaria, que sería atribución de la Secretaría de Salud.

#### **Con relación a la Secretaría de Salud:**

“La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, establece en el artículo 39, las competencias de la Secretaría de Salud:

- **Elaborar y conducir la política nacional en materia de asistencia social, servicios médicos, servicios médicos gratuitos universales y salubridad general.**
- **Crear y administrar establecimientos de salud.**
- **Planear, normar, coordinar y evaluar el Sistema Nacional de Salud y proveer la adecuada participación de las dependencias y entidades públicas que presten servicios de salud, a fin de asegurar el cumplimiento del derecho a la protección de la salud.**
- **Planear, normar y controlar los servicios de atención médica, salud pública, asistencia social y regulación sanitaria que correspondan al Sistema Nacional de Salud.**
- **Estudiar, adaptar y poner en vigor las medidas necesarias para luchar contra el alcoholismo.**
- **Prestar los servicios de su competencia, directamente o en coordinación con los gobiernos de los estados y del Distrito Federal”.** <sup>6</sup>

Llama la atención que el artículo 3o., fracción XIX, de la Ley General de Salud, considera materia de salubridad general el *Programa para la prevención, reducción y tratamiento del uso nocivo del alcohol, la atención del alcoholismo y la prevención de enfermedades derivadas del mismo, así como la protección de la salud de terceros y de la sociedad frente al uso nocivo del alcohol*.

El artículo 162 del mismo ordenamiento señala que, para los efectos de esta ley, se entiende por accidente el hecho súbito que ocasione daños a la salud, y que se produzca por la concurrencia de condiciones potencialmente prevenibles”.

A su vez el artículo 163, de misma norma establece:

La acción en materia de prevención y control de accidentes comprende:

- I. El conocimiento de las causas más usuales que generan accidentes.
- II. La adopción de medidas para prevenir accidentes.
- III. El desarrollo de investigación para la prevención de los mismos.
- IV. El fomento, dentro de los programas de educación para la salud, de la orientación a la población para la prevención de accidentes.
- V. La atención de los padecimientos que se produzcan como consecuencia de ellos.
- VI. La promoción de la participación y capacitación de la comunidad en la prevención y primeros auxilios de accidentes.

Para la mayor eficacia de las acciones a las que se refiere este artículo, se creará el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes del que formarán parte representantes de los sectores público, social y privado”.<sup>7</sup>

El 20 de marzo de 1987 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el decreto por el que se crea el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, “el cual tiene por objeto proponer las acciones en materia de prevención y control de accidentes a que se refiere el artículo 163 de la Ley General de Salud”. En los considerandos se establece que “los accidentes son un grave problema de salud pública porque ocasionan altas cifras de morbilidad y mortalidad”, así como “que en otros casos, el daño a la salud consecuencia de un accidente, se traduce en incapacidades físicas o mentales, temporales o permanentes, parciales o totales, que representan alteraciones en la salud y disminución o pérdida de horas de trabajo y productividad, además del desquiciamiento presupuestal familiar, por gastos imprevistos”.<sup>8</sup>

La Secretaría de Salud cuenta con el Programa de Acción Específico, Programa de Prevención de Accidentes, Lesiones y Seguridad Vial 2020-2024, cuyo objetivo es “promover y coordinar acciones inter e intrasectoriales en materia de prevención y atención de lesiones accidentales, con base en evidencia científica, para contribuir a la reducción de muertes, lesiones y discapacidades”.<sup>9</sup>

Este programa contempla entre su fundamento normativo la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, y el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.

Es entonces que resulta sorprendente que la Secretaría de Salud no forme parte del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

Los argumentos vertidos son de peso para establecer una relación fundamental para incorporarla al sistema nacional de movilidad y seguridad vial, pero no podemos sólo incorporarla, sino que debemos establecer atribuciones para poder funcionar en el sistema; si queremos que sea operante más allá de establecer una coordinación, debemos buscar unificar criterios a escala nacional, y determinar atribuciones claras, a fin de fortalecer la movilidad y la seguridad vial.

Ser integrante del sistema implica responsabilidades mayores que las que tiene un participante que se invita de manera esporádica, las atribuciones que se inscriben en la presente iniciativa y en su calidad de integrante del sistema, como formular y construir la estrategia nacional, se encamina a armonizar la ley con las atribuciones de la secretaría.

Para el caso de todas las demás, es importante establecer que en la redacción de la ley cuando se hace referencia a las autoridades competentes dentro del marco de sus facultades o la federación en el ámbito de sus competencias, deja una amplitud para dar todas esas atribuciones a todas las secretarías o a discrecionalidad de las mismas, sin omitir que al agregar en el ámbito de sus competencias, o en el marco de sus facultades, muchas de ellas no están obligadas a realizarlas dentro de las mismas, lo cual deja inoperantes esas porciones normativas. Por tal motivo se expidió este marco normativo para unificar criterios y establecer facultades en concurrencia, lo cual implica claramente.

Por ello creo pertinente que las atribuciones propuestas en esta iniciativa busquen determinar competencias claras, concurrentes, con una adecuada coordinación y ajustadas a la propia ley, a fin tener una adecuada seguridad vial, y con ello disminuir los efectos negativos que se generen, para proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo a través de la generalización de sistemas viales seguros.

Sé que esta ley nace de la perseverancia de una red de organizaciones civiles en pro de la movilidad y seguridad vial y los cambios que se proponen fortalecerán y ayudarán a construir lo que todos deseamos: disminuir las muertes por siniestros viales y tener sistemas viales más seguros.

Consideramos que no basta reflexionar sobre las consecuencias de una movilidad y seguridad vial deficientes, sino que es necesario actuar por medio de políticas públicas y eficaces para mejorarlas.

Perfeccionar una ley es nuestra responsabilidad como legisladores. Cumplamos ello y demos tanto a la movilidad como a la seguridad vial la importancia que merecen.

Así entonces, consideremos que la falta de representación de las Secretaría de Salud en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial es una omisión por corregir.

Para que la movilidad y la seguridad vial sean fluidas, responsables y asequibles se requiere la participación de todas las autoridades que de una u otra manera estén involucradas con éstas.

Por lo anteriormente expuesto, sometemos a consideración de esta asamblea la siguiente iniciativa con proyecto de

**Decreto por el que se adiciona una fracción IV, con lo que se recorren las subsecuentes, al artículo 7; y las fracciones I y II, con lo que se recorren las subsecuentes, al artículo 73 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**

**Artículo Único.** Se adiciona una fracción IV, con lo que se recorren las subsecuentes, al artículo 7; y las fracciones I y II, con lo que se recorren las subsecuentes, al artículo 73 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

**Artículo 7. ...**

...



**A. ...**

**I. a III. ...**

**IV. Secretaría de Salud;**

**V. y VI. ...**

...

**B. ...**

**I. a XIV. ...**

**Artículo 73. ...**

**I. Integrar el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del presente ordenamiento;**

**II. Formular y aprobar, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Nacional, la Estrategia Nacional;**

**III. a IX. ...**

**Transitorios**

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

**Segundo.** En un plazo no mayor de 365 días naturales, contados a partir de la entrada en vigor de la presente ley, la Secretaría de Salud deberá integrar los registros indicadores y base de datos en materia de movilidad y seguridad vial, como parte del Sistema de Información Territorial y Urbano.

**Tercero.** A partir de la entrada en vigor del presente decreto, las Secretarías de Seguridad y Protección Ciudadana, y de Salud deberán actualizarse con la mayor brevedad con relación a los trabajos realizados por el Sistema Nacional para la formulación de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

**Cuarto.** Las entidades federativas contarán con 180 días a partir de que entre en vigor el presente decreto para armonizar sus leyes locales a la presente disposición; quedando sin efecto las disposiciones locales que contravengan al presente decreto.

**Notas**

1 Organización Mundial de la Salud/ Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020/ 11-mayo-2011/ resolución 64/255/Disponible en línea en: Microsoft Word - 102190-TRA-ES-updated July 2011.doc (unece.org)

2 Organización Mundial de la Salud (OMS), Organización Panamericana de la Salud/ “Nuevo informe de la OMS destaca que los progresos han sido insuficientes en abordar la falta de seguridad en las vías de tránsito del mundo” / Ginebra, Suiza/7 de diciembre de 2018/Disponible en línea en: [https://www3.paho.org/hq/index.php?option=com\\_content&view=article&id=14857:new-who-report-highlights-insufficient-progr](https://www3.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=14857:new-who-report-highlights-insufficient-progr)

ess-to-tackle-  
<https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>

lack-of-safety-on-the-world-s-roads&Itemid=0&lang=es#gsc.tab=0h

3 Secretaría de Salud/#MesDeLaJuventud ¿Cómo evitar los accidentes de tránsito? /Salud/1 agosto del 2016/México/  
Disponible en línea en: [https://www-gob-mx.translate.goog/salud/articulos/youthmonth-how-to-avoid-traffic-accidents?\\_x\\_tr\\_sl=en&\\_x\\_tr\\_tl=es&\\_x\\_tr\\_hl=es&\\_x\\_tr\\_pto=sc](https://www-gob-mx.translate.goog/salud/articulos/youthmonth-how-to-avoid-traffic-accidents?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=es&_x_tr_hl=es&_x_tr_pto=sc)

4 Instituto Nacional de Estadística y Geografía/” Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas” / INEGI/  
28 de julio de 2022/Disponible en línea en: [https://www.inegi.org.mx/programas/accidentes/#Datos\\_abiertos](https://www.inegi.org.mx/programas/accidentes/#Datos_abiertos)

5 Organización Mundial de la Salud (OMS)/ “Traumatismos causados por el tránsito” / OMS/20 de junio de 2022/Disponible  
en línea en: Traumatismos causados por el tránsito (who.int)

6 Cámara de Diputados Del H. Congreso De La Unión/ “Ley Orgánica de la Administración Pública Federa” /Cámara de  
Diputados/ Art. 39/Últimas Reformas DOF 03-05-2023/ Disponible en línea en: Ley Orgánica de la Administración Pública  
Federal (diputados.gob.mx)

7 Cámara de Diputados Del H. Congreso De La Unión/ “Ley General de Salud” /Cámara de Diputados/ Art. 162 y 163/ Última  
Reforma DOF 27-12-2022 / Disponible en línea en: Ley General de Responsabilidades Administrativas (diputados.gob.mx)

8 Diario Oficial de la Federacion/ “Ley General de Salud” /Cámara de Diputados/ Art. 163/ Reforma DOF 20-03-1987/  
Disponible en línea en: DOF - Visor de imágenes

9 Secretaría de Salud/“Programa De Prevención De Accidentes, Lesiones Y Seguridad Vial 2020 –  
2024”/STCONAPRA/01-05-2022/México/Disponible en línea en: PAE\_Lesiones\_Accidentales.pdf (www.gob.mx)

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 2 de abril de 2024.

Diputada María Leticia Chávez Pérez (rúbrica)