

27 MAR. 2025

SE TURNÓ A LAS COMISIONES UNIDAS DE ZONAS METROPOLITANAS Y MOVILIDAD, Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, PRIMARIA.

1968



“2025, Año de la Mujer Indígena”

20

**SENADO DE LA REPÚBLICA  
DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN  
LXVI LEGISLATURA**

La que suscribe, Senadora María del Rocío Corona Nakamura, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXVI Legislatura de la Cámara de Senadores, de conformidad con lo previsto en los artículos 71, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 8, numeral 1, fracción I, 164 y 169 del Reglamento del Senado de la República, somete a la consideración de esta Soberanía, la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN PÁRRAFO SEXTO AL ARTÍCULO 43 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**, con base en la siguiente:

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Para toda Nación en el mundo, el sistema de transporte disponible, es un sector indispensable para su desarrollo, crecimiento, movilidad y conectividad.

Por ello, es de suma importancia que este tipo de transporte no solo sea suficiente en cuanto a unidades, rutas y destinos; también obligatoriamente debe de ser de calidad, eficiente, accesible y sobre todo sustentable.

Con esto, se estaría en condiciones de proveer de un servicio adecuado tanto a su población como también a su economía y el desarrollo presente y también futuro, en todos los aspectos.

Esta condición no es para menos, si tomamos en cuenta lo que desde el año 2017 ya pronosticaba el Banco Mundial, al afirmar que en el año “2030, el tráfico de pasajeros superará los 80 mil millones de pasajeros – kilómetros, un aumento de 50% y el volumen de carga crecerá en 70% a nivel mundial”.<sup>1</sup>

De hecho actualmente la Organización de las Naciones Unidas (ONU) se ha pronunciado al respecto estableciendo, que *“el transporte proporciona un entorno crítico que permite apoyar el desarrollo económico y social necesario para alcanzar los ODS (Objetivos de Desarrollo Sostenible). Tener una perspectiva a largo plazo que se centre en la sostenibilidad es un factor decisivo en el futuro de la movilidad,*

<sup>1</sup> <https://www.bancomundial.org/es/news/feature/2017/07/10/sustainable-mobility-for-the-21st-century>





## “2025, Año de la Mujer Indígena”

*por ello, la Organización de las Naciones Unidas ha venido recomendado a nivel internacional desde hace unos años, una agenda para el desarrollo sostenible e impulsando el cambio de paradigma en la planificación urbana hacia un concepto de movilidad sustentable.”<sup>2</sup>*

Gracias a lo anterior, su relevancia y asertividad, en todo el mundo *“los países miembros de la ONU, reconocen el carácter esencial para el desarrollo sustentable, tanto del transporte como la movilidad urbana y rural y su posible impacto en el incremento del crecimiento económico y mejorar las condiciones de acceso a servicios y necesidades básicas, lo cual se plasma en la declaración “El Futuro que Queremos” adoptada en 2012 en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible o Río+20...”*

De esta conferencia pueden destacarse puntos de gran importancia para el transporte sostenible como, por ejemplo:

- El transporte sostenible intensifica el crecimiento económico y el mejoramiento al acceso.
- Se logra una mayor integración de la economía y se respeta el medio ambiente.
- Se impulsa un transporte ambientalmente racional, seguro y asequible, generando vínculos entre las zonas urbanas y rurales.
- El desarrollo de sistemas de transporte multimodal mejora la eficiencia energética.<sup>3</sup>

Como podemos darnos cuenta, a nivel mundial el tema de transporte y movilidad de la población, al igual que de mercancías es objetivo primordial y por ende, motivo de constante estudio.

Tan es así que además de lo anterior, la ONU también ha reconocido que *“los estudios y las políticas sobre movilidad urbana se habían centrado solamente en mejorar la efectividad, eficiencia y velocidad de los medios clásicos de movilidad, particularmente de automóviles, lo cual derivó en un aumento en el parque*

<sup>2</sup> <https://www.gob.mx/comisionambiental/articulos/el-contexto-internacional-de-la-movilidad-urbana-sustentable?idiom=es>

<sup>3</sup> <https://www.gob.mx/comisionambiental/articulos/el-contexto-internacional-de-la-movilidad-urbana-sustentable?idiom=es>





## “2025, Año de la Mujer Indígena”

*vehicular, así como a la expansión en número y tamaño de vialidades. En contrapropuesta, el enfoque que busque la sustentabilidad de la movilidad urbana debe centrarse en la mejora del acceso al ciudadano a sus necesidades, tanto en tiempos como en distancias menores.”<sup>4</sup>*

En otras palabras, la mejor alternativa que tanto gobiernos como sociedad en su conjunto pueden ofrecer en materia de movilidad de personas, es y seguirá siendo, el transporte público, puesto permite impulsar el desarrollo de las comunidades urbanas y rurales, además de garantizar el derecho a la movilidad que este a su vez permite mejorar las condiciones de tránsito, disminuir las emisiones de gases contaminantes, garantizar derechos como el acceso a la educación, al trabajo, a la salud, al medio ambiente sano, entre otros, pues gracias a la movilidad, las personas pueden transportarse a sus centros de trabajo, escuelas y hospitales.

Si bien, el transporte público no garantiza los derechos antes mencionados de forma directa, el permitir una mayor movilidad recae en acciones indirectas que se traducen en la accesibilidad a estos derechos, por lo que es importante seguir impulsando acciones afirmativas que contribuyan a mayor desarrollo vial que a su vez complementa otros derechos.

Para nuestro país, lo anterior no ha sido ajeno, no solo por ser un país miembro de la ONU, sino porque recientemente y afortunadamente, hemos sido atentos en cuanto a las necesidades que tenemos en materia de transporte de pasajeros, sobre todo en el servicio de transporte público y sus requerimientos, que se fueron acumulando peligrosamente por décadas, entre el desdén y el abandono institucional.

De hecho los pendientes fueron tan grandes, que incluso afectaban no solo la eficiencia y rentabilidad de este servicio esencial, también amenazaba la seguridad de los usuarios sin importar la localidad en la que se encontraban.

Ya sea zona urbana o rural, el transporte público era ejemplo de ineficiencia, corrupción, contaminación, costos elevados, conductores sin capacitación o

---

<sup>4</sup> <https://www.gob.mx/comisionambiental/articulos/el-contexto-internacional-de-la-movilidad-urbana-sustentable?idiom=es>





## “2025, Año de la Mujer Indígena”

mínimamente licencia, unidades sin reglamentación correspondiente ni condiciones físico-mecánicas adecuadas o elementales, para brindar un servicio adecuado.

En otras palabras, nuestro sector del transporte público llegó a convertirse en un verdadero y muy caro, laberinto o tumbas rodantes, en el que se iba no solo el dinero o la paciencia, también el tiempo y por consecuencia una mayor emisión de gases contaminantes que dañan el medio ambiente.

De hecho en el año 2019, en un estudio realizado por el Instituto Mexicano de la Competitividad IMCO, advertía que en ese entonces, los embotellamientos afectaban más a los usuarios del transporte público y que en términos económicos, esta situación generaba pérdidas por alrededor de los 94 mil millones de pesos anualmente, porque los usuarios del transporte público perdían alrededor de 69 mil millones y los usuarios del automóvil perdían un aproximado de 25 mil millones de pesos.<sup>5</sup>

Además no solo representaba esta situación, una pérdida en materia económica, también la había en cuanto a tiempo y vida de las y los mexicanos, porque este mismo reporte indicaba que cada persona perdía en promedio 100 horas adicionales en sus traslados al año.<sup>6</sup>

Y aunado a lo anterior, la población afectada no era un segmento menor del total, ya que se daba cuenta de que al menos el 39% de nuestra población total, usaba el transporte público.<sup>7</sup>

Como podemos ver, la herencia y retos en materia de transporte público en todo el país, era grande.

No obstante, se han tomado cartas en el asunto por parte de los gobiernos actuales; tan es así que como ejemplo podemos citar lo que está pasando en materia de reorganización y reordenamiento del transporte público de pasajeros en la Ciudad de México y su zona conurbada, que en lo que respecta a retos, era la que más pendientes tenía.

<sup>5</sup> <https://imco.org.mx/costo-la-congestion-vida-recursos-perdidos/>

<sup>6</sup> <https://imco.org.mx/costo-la-congestion-vida-recursos-perdidos/>

<sup>7</sup> <https://imco.org.mx/costo-la-congestion-vida-recursos-perdidos/>





## “2025, Año de la Mujer Indígena”

Gracias a este esfuerzo, para el primer trimestre del año pasado 2023, el INEGI daba cuenta que los servicios de transporte urbano en esta zona en particular, habían movilizado a un total de 176.8 millones de pasajeros, una cifra mayor en un 14.1% respecto a inicios de ese mismo año, lo que representó una distancia cubierta de 27.7 millones de kilómetros para beneficio de los usuarios.<sup>8</sup>

Además de lo anterior a nivel federal ha habido también significativos avances, por ejemplo el 17 de mayo del 2022 se publicaba la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que establece las bases para atender de manera frontal, decidida, inclusiva, participativa y permanente, todos los rezagos, carencias y necesidades en materia de movilidad.

Por lo que en su artículo primero se establecen los objetivos para asegurar una movilidad y seguridad vial más robusta y que atienda las necesidades reales de todas y todos los mexicanos, por lo que es importante resaltar que para su creación, se llevaron a cabo múltiples foros donde se escuchó la opinión de expertos y se debatió ampliamente sobre lo que implica el derecho a la movilidad, por lo que la Ley de Movilidad, es un claro referente del compromiso que tiene el Poder Legislativo en mejorar las condiciones de vida del pueblo mexicano.

Y no solo eso, también en el sexenio anterior se han buscado y desarrollado alternativas respecto al transporte y movilidad de personas en todo el país, por ejemplo se ha impulsado y relanzado el ferrocarril como alternativa de transporte de pasajeros, como una opción eficiente, barata, accesible y masiva en todo lo largo y ancho del territorio.

De hecho, es tan integral y ambicioso este proyecto y política, que durante este sexenio encabezado por la Doctora Claudia Sheinbaum, se verá todavía más impulsado y proyectado, en beneficio de un mayor número de localidades y población en todo el país.

Estos buenos resultados sin duda alguna, son buenas noticias para nuestra economía, movilidad y eficiencia en materia de transporte de pasajeros, por eso debe de ser una buena noticia para todas y todos los mexicanos y más aún para el beneficio de la economía familiar.

---

<sup>8</sup> [https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/transporteurbano/doc/ETUP2023\\_05.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/transporteurbano/doc/ETUP2023_05.pdf)





## “2025, Año de la Mujer Indígena”

Por eso y para condición obligada de lo anterior, debemos de coadyuvar y garantizar el acceso de manera favorable, a estos beneficios y sin excepción, de todos los integrantes de hogar, privilegiadamente de sus integrantes que presentan mayores retos para su movilidad.

En este caso es de referirse a las personas adultas mayores, a los integrantes menores de cinco años y a las personas con discapacidad, pues debido a diversos factores en cada uno de estos grupos poblacionales, ha sido evidente que su acceso a medios de transporte se ve obstaculizado por situaciones de infraestructura, discriminación y accesibilidad.

Aunque se ha avanzado sustancialmente en el transporte público en lo que se refiere a la infraestructura, atendiendo lo establecido en diversas fracciones del artículo tercero de nuestra Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, con la siguiente redacción:

### Artículo 3. Glosario.

Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

- I. **Accesibilidad:** Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información, la accesibilidad cognitiva y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares;

II... a X....

- XI. **Discriminación por motivos de discapacidad:** Se entenderá cualquier distinción, exclusión o restricción por motivos de discapacidad que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar, menoscabar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, en igualdad de condiciones, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en los ámbitos político, económico, social, cultural, civil o de otro tipo. Incluye todas las formas de discriminación, entre ellas, la denegación de ajustes razonables;

- XII. **Diseño universal:** Se entenderá el diseño de productos, entornos, programas y servicios en materia de movilidad y seguridad vial, que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni





## “2025, Año de la Mujer Indígena”

diseño especializado. El diseño universal no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad cuando se necesiten;  
XIII....a XXV....

XXVI. Grupos en situación de vulnerabilidad: Población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la movilidad con seguridad vial como resultado de la desigualdad, como las personas con menores ingresos, indígenas, con discapacidad, en estado de gestación, adultas mayores, comunidad LGBTTTIQ, así como mujeres, niñas, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;

XXVII... a XLVII....

XLVIII. Sensibilización de género: Diseño, instrumentación y ejecución de programas y políticas públicas que atiendan la problemática de las desigualdades e inequidades de género;

XLIX... a LXX....<sup>9</sup>

Cabe señalar que todavía quedan algunos pendientes en materia de accesibilidad en el transporte público de nuestro país, particularmente en cuanto, a su costo.

Si bien, los aumentos en las tarifas de este sector están reguladas, vigiladas e incluso armonizadas y contenidas a la situación económica del país y las familias, el beneficio de su modernización no ha llegado del todo ni como se requiere, al bolsillo de los hogares.

Si bien desde hace tiempo todos los adultos mayores de 60 años que cuenten con su credencial vigente expedida por el Instituto Nacional para las Personas Adultas Mayores (INAPAM) cuentan con descuentos y servicio gratis en algunos transportes públicos, la realidad es que, en la práctica este descuento no aplica, ni en todos los servicios de transporte público, ni en todas las ciudades o localidades de todo el país.

Generando no solo una fuente de discriminación a nuestros adultos mayores, sino también instalando una barrera de exclusión en materia de movilidad de este importante sector de nuestra población, que tiene derecho a trasladarse no solo con las mayores y mejores garantías, sino también con beneficios, pues han entregado

<sup>9</sup> <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>





## “2025, Año de la Mujer Indígena”

su vida al reforzamiento del desarrollo nacional y han cumplido con esfuerzo a la construcción de la sociedad que hoy en día se tiene.

En algunas de las principales ciudades, es válido este descuento total en las tarifas, pero no lo es así, en todo el transporte disponible, porque hay excepciones.

De acuerdo a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en su artículo tercero, fracciones L, LI y LIX, encontramos la definición del transporte que hay en nuestro país, siendo estas las siguientes:

### Artículo 3. Glosario.

Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

I... a XLIX....

L. Servicio de transporte: Actividad mediante la cual la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte o bien las entidades federativas en coordinación con los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, otorgan permiso o autorización a personas físicas o morales para que suministren el servicio de transporte para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, bienes y mercancías, de conformidad con su normatividad aplicable;

LI. Servicio de transporte público: Actividad a través de la cual la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, los gobiernos de las entidades federativas, en coordinación con los municipios, satisfacen las necesidades de transporte accesible e incluyente de pasajeros o carga en todas sus modalidades, dentro del área de su jurisdicción;

LIII... a LVIII....

LIX. Transporte público de pasajeros: Es el medio de traslado que se ofrece a una persona o para el público en general de forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida y sujeta a horarios establecidos o criterios de optimización mediante algoritmos tecnológicos que otorga la autoridad competente a través de entidades, concesionarios o mediante permisos;

LX... a LXX...<sup>10</sup>

En precisamente en la fracción 50, en el transporte en que la Secretaría, las entidades federativas en coordinación con los municipios y las demarcaciones

<sup>10</sup> <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>





## “2025, Año de la Mujer Indígena”

territoriales de la Ciudad de México, otorgan permiso o autorización a personas físicas o morales para que suministren el servicio de transporte para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas de conformidad con su normatividad aplicable, en donde no se hace válido ni se considera, este descuento al que deberían de tener también derecho los adultos mayores, las personas menores de edad y las personas con discapacidad en este país.

Y lamentablemente, es este tipo de transporte en donde no hay descuento ni beneficio para estos grupos sociales, se generan importantes obstáculos para los hogares que menos tienen y que más necesitan de apoyos y descuentos como estos.

Es decir, menores de cinco años que apenas están dando sus primeros pasos y que durante su crecimiento, representan un importante gasto para las familias debido a sus cuidados, que son esenciales para formar nuevos ciudadanos sanos; de personas adultas mayores que en muchos de los casos no cuentan con los recursos necesarios incluso para su adecuada alimentación, pues debido de a prácticas neoliberales, muchos no lograron un verdadero ahorro para su vejez; y, personas con discapacidad que enfrentan retos de infraestructura en la movilidad y varios de los casos el transporte no cuenta con espacios que se adapten a sus necesidades.

Por lo que estos grupos sociales requieren centrar sus recursos en sus primeras necesidades, como alimento, consultas médicas, medicamento, tratamientos, entre otros gastos que requieren una mayor prioridad para su bienestar, por lo que aplicar un acción en beneficio de su economía y asegurar su derecho a la movilidad, es el menor de los gastos que la administración pública podría realizar para garantizar que todas y todos los sectores tengan un verdadero acceso a la movilidad y así poder desarrollar sus actividades cotidianas.

Aunado a lo anterior, nuestras niñas y niños, en algunas ciudades, los menores de hasta 5 años, no pagan ninguna tarifa de transporte público, pero aquí está todavía más limitado este beneficio, porque tanto en zonas urbanas como rurales, es muy raro que se aplique y si se da el caso de que así sea, no se les permite ocupar un asiento o lugar, tienen que ir en las piernas o en los brazos de un adulto.

Generando la misma disparidad, exclusión e inequidad como en el caso de los adultos mayores.





## “2025, Año de la Mujer Indígena”

Por eso en muchos hogares, vemos como las posibilidades de movilidad de las personas adultas mayores, personas con discapacidad y los menores de 5 años junto a sus padres o familia; se ven restringidas por el costo monetario que implica salir de casa.

No solo para esparcimiento, para lo cual y por cierto también tienen derecho, sino para situaciones más elementales como un chequeo médico o un trámite, que se pierde o deja pasar, por no tener el dinero suficiente para cubrir el pasaje.

O bien, las familias que tienen necesidad de desplazarse a algún lugar dejan en casa a sus hijos pequeños, muchas veces solos o encargados, por el costo que implicaría llevarlos consigo por concepto del pasaje.

Estas situaciones son más recurrentes de lo que imaginamos, en nuestras zonas más marginadas del país; zonas en las que por cierto, el costo del transporte es sumamente y desproporcionadamente elevado, en muchos casos incluso de manera arbitraria.

Por eso, se deben tomar acciones en el país al respecto en materia de accesibilidad y movilidad de estos grupos vulnerables de nuestra sociedad. No pueden ni deben quedar fuera, ni por su edad ni por sus requerimientos.

La política de exención en el pago del pasaje en todo el transporte público que opere la administración pública en el país, para personas adultas mayores de 60 años y más, para menores de hasta 5 años y para personas con discapacidad; debe de ser una realidad irrenunciable e innegable.

Hacerlo así, beneficiaría de manera directa a cuando menos cerca de 18 millones personas adultas mayores que de acuerdo a la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo, había en nuestro país a inicios del año 2022, al menos el 14% de nuestra población total.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> <https://www.inegi.org.mx/programas/enoe/15ymas/>





## “2025, Año de la Mujer Indígena”

Y que además cabe señalar, de acuerdo a proyecciones, para el 2050 el 23% de toda nuestra población, estará en este rango de edad, en otras palabras, casi el doble de la tasa reportada hace dos años.

Se beneficiaría también, a cerca de 5 millones de niñas y niños con menos de 5 años de edad que de acuerdo con el registro de INEGI en el año 2020 había.<sup>12</sup>

Y finalmente, con datos de INEGI de 2020, se beneficiaría a poco más de 6 millones de personas con discapacidad, que representan el 4.9% de la población total<sup>13</sup>.

Sin embargo, de manera indirecta, todos los hogares y como sociedad en su conjunto se verán beneficiados por un México más inclusivo y con orientación social. Hoy más que nunca necesitamos ser más solidarios y empáticos con las necesidades primarias de las personas adultas mayores, las personas menores de hasta 5 años y las personas con discapacidad de nuestro país.

Sectores de nuestra sociedad que también deben de contar con el acceso y disfrute del derecho a la movilidad, en las condiciones favorables y ventajosas, que su edad así requiere.

Por tanto, la presente iniciativa busca adicionar un párrafo sexto al artículo 43 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para establecer que, en los servicios de transporte público, las niñas y niños menores de cinco años, las personas adultas mayores y las personas con discapacidad, tengan derecho a la exención del pago de tarifas, previa identificación vigente expedida por instituciones que acrediten tal carácter.

Ello, con el objetivo de contribuir al derecho a la movilidad y al desarrollo de las personas con mayores retos para su tránsito.

Como podemos ver, esta reforma y su propósito no se trata de una simple concesión; es más que eso; es un acto de justicia con dos sectores de la población, que generalmente no visualizamos y por ende, no atendidos.

<sup>12</sup> [https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/interactivos/?pxq=Poblacion\\_Poblacion\\_01\\_e60cd8cf-927f-4b94-823e-972457a12d4b&idrt=123&opc=t](https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/interactivos/?pxq=Poblacion_Poblacion_01_e60cd8cf-927f-4b94-823e-972457a12d4b&idrt=123&opc=t)

<sup>13</sup> <https://cuentame.inegi.org.mx/poblacion/discapacidad.aspx>





## “2025, Año de la Mujer Indígena”

Los mantenemos en el anonimato, en la exclusión, discriminación y en el rezago; lo cual no puede seguir siendo así.

Debemos tenderles la mano, apoyarlos y beneficiarlos de la manera privilegiada que merecen.

Vale la pena llevar a cabo este esfuerzo, con el cual insisto, ganaremos todas y todos.

En atención a lo anteriormente expuesto, fundado y motivado, someto a consideración de este Honorable Pleno la siguiente iniciativa, con proyecto de:

### **DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN PÁRRAFO SEXTO AL ARTÍCULO 43 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.**

**ARTÍCULO ÚNICO.** Se adiciona un párrafo sexto al artículo 43 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

**Artículo 43.** Del servicio de transporte público.

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

**Las niñas y niños menores de cinco años, las personas adultas mayores y las personas con discapacidad, tienen derecho a la exención del pago de tarifas en el transporte público de la Administración Pública de las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, previa identificación vigente expedida por instituciones que acrediten tal carácter.**





"2025, Año de la Mujer Indígena"

**Transitorio**

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

Salón de Sesiones de la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión, a los 25 días del mes de febrero del 2025.

**SUSCRIBE**

*[Handwritten signature]*  
SEN DEL  
MOVIMIENTO

*[Handwritten signature]*

**SENADORA MARÍA DEL ROCÍO CORONA NAKAMURA  
INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO  
DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO**

*[Handwritten signature]*  
SEN JUANITA GUERRA MORA

*[Handwritten signature]*  
Yelidcha Tokovinsky

*[Handwritten signature]*  
Maki Esther Ortiz Dominguez

*[Handwritten signature]*  
Emmanuel Reyes Carmona

*[Handwritten signature]*  
Simay Olvera B

