

## CONTENIDO

### Proposiciones de urgente resolución

- 4 Con punto de acuerdo, por el cual se exhorta a la CNBV a instaurar acciones y medidas para garantizar que las instituciones bancarias y financieras protejan a los usuarios ante cobros indebidos derivados de movimientos operativos automatizados, o “domiciliaciones”, a cargo de la diputada Rosa Guadalupe Chávez Acosta, del Grupo Parlamentario del PRI
- 6 Con punto de acuerdo, por el que se exhorta a la PGR y la Fiscalía de Puebla a continuar la investigación contra el ex gobernador de la entidad Rafael Moreno Valle Rosas y el ex tesorero de Quintana Roo Juan Melquiades Vergara por la presunta comisión de delitos de lavado de dinero, desvío de recursos públicos, peculado y posesión de recursos de procedencia ilícita, a cargo del diputado Alejandro Armenta Mier, del Grupo Parlamentario de Morena
- 7 Con punto de acuerdo, por el cual se exhorta a la STPS, en coordinación con la SEP, a analizar y pro-

poner medios de flexibilización laboral que permitan a trabajadores asistir sin afectación salarial a las actividades convocadas por las autoridades escolares de los hijos, suscrita por el diputado Jesús Sesma Suárez e integrantes del Grupo Parlamentario del PVEM

### Proposiciones

- 9 Con punto de acuerdo, por el que se exhorta a la Secretaría del Trabajo de Chiapas a reforzar el Programa Internacional para la Erradicación del Trabajo Infantil en San Cristóbal de las Casas, a cargo de la diputada María Soledad Sandoval Martínez, del Grupo Parlamentario del PRI
- 12 Con punto de acuerdo, por el que se exhorta a los Ejecutivos federal y de Nuevo León a detener la instauración del proyecto Monterrey VI, a cargo de la diputada Brenda Velázquez Valdez, del Grupo Parlamentario del PAN

**Pase a la página 2**

## Anexo IV

**Martes 20 de febrero**

- 13** Con punto de acuerdo, para exhortar a la Sedatu, el gobierno de Veracruz y el Instituto Nacional del Suelo Sustentable a llevar a cabo un programa de regularización y ordenamiento de predios urbanos, a cargo del diputado Leonardo Amador Rodríguez, del Grupo Parlamentario del PRD
- 15** Con punto de acuerdo, por el que se exhorta a los gobiernos y congresos de los estados a concluir la implantación de los sistemas locales anticorrupción, a cargo del diputado Jesús Salvador Valencia Guzmán, del Grupo Parlamentario de Morena
- 18** Con punto de acuerdo, por el cual se exhorta a la SEP a desarrollar e implantar con las autoridades educativas estatales estrategias que garanticen la erradicación del cobro de cuotas escolares obligatorias como condicionante para la prestación del servicio, suscrita por integrantes del Grupo Parlamentario del PVEM
- 20** Con punto de acuerdo, por el cual se exhorta a la SCT a verificar el autotransporte de carga, en particular que los tractocamiones doblemente articulados no tengan sobrepeso al salir de API federales, a cargo del diputado Jonadab Martínez García, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano
- 27** Con punto de acuerdo, por el que se hace un llamado a las autoridades federales, estatales y municipales a atender con eficacia la recomendación de la CNDH y la macrorrecomendación de la Comisión Estatal de Derechos Humanos de Jalisco sobre el deceso del niño Miguel Ángel López Rocha y otras más de 800 personas por la contaminación del río Santiago, a cargo de la diputada Norma Edith Martínez Guzmán, del Grupo Parlamentario del PES
- 29** Con punto de acuerdo, por el que se exhorta a la Condusef a evaluar la apertura de una subdelegación en Monclova, Coahuila, para asegurar a los usuarios de productos y servicios financieros de la región el acceso a la justicia, suscrita por las diputadas María Guadalupe Oyervides Valdez y Ana María Boone Godoy, del Grupo Parlamentario del PRI
- 31** Con punto de acuerdo, por el cual se exhorta a las Comisiones de Régimen, Reglamentos y Prácticas Parlamentarias, y de Presupuesto y Cuenta Pública de esta soberanía a dictaminar la iniciativa que reforma y adiciona diversas disposiciones de las Leyes Orgánicas del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, y Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, a cargo de la diputada Minerva Hernández Ramos, del Grupo Parlamentario del PAN
- 32** Con punto de acuerdo, relativo a los programas de fomento de la medicina tradicional mexicana y las acciones para que sea inscrita y reconocida por la UNESCO en la Lista Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad, a cargo de la diputada Cristina Ismene Gaytán Hernández, del Grupo Parlamentario del PRD
- 35** Con punto de acuerdo, por el que se exhorta al Ejecutivo federal a proveer por la Sener de gasolinas y combustibles domésticos más baratos a los mexicanos, según lo ofrecido en la reforma energética, a cargo de la diputada Blanca Margarita Cuata Domínguez, del Grupo Parlamentario de Morena
- 37** Con punto de acuerdo, por el cual se exhorta a la SCT a eliminar de la NOM-012-SCT-2-2017 el numeral 6.1.2.2, que incrementa el peso bruto vehicular máximo autorizado para tractocamiones doblemente articulados, a cargo del diputado Jonadab Martínez García, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano
- 49** Con punto de acuerdo, por el que se exhorta a la SRE a hacer uso de los instrumentos de diplomacia ante la posición adoptada por el gobierno de EUA en perjuicio de los *dreamers*, a cargo del diputado Gonzalo Guízar Valladares, del Grupo Parlamentario del PES
- 52** Con punto de acuerdo, por el cual se exhorta a los tres niveles de gobierno, cámaras y confederaciones a implantar una campaña nacional que cree conciencia entre la población sobre los daños causados al ambiente por el uso de popotes, con hincapié en la participación de restaurantes, cines y centros educativos, a cargo del diputado Ulises Ramírez Núñez, del Grupo Parlamentario del PAN
- 55** Con punto de acuerdo, por el cual se exhorta a la Conasami a cumplir el mandato constitucional y fijar un salario mínimo suficiente; y a la CIDH, a for-

mular recomendación al Estado mexicano para determinar el monto del salario mínimo de dicho mandato y de las obligaciones derivadas de los tratados que lo obligan en materia de derechos humanos, a cargo de diputado Julio Saldaña Morán, del Grupo Parlamentario del PRD

- 57** Con punto de acuerdo, por el que se exhorta al gobierno de Yucatán, el ayuntamiento de Mérida y la Comisión Estatal de Derechos Humanos a dar atención y seguimiento a la petición de la Red Nacional de Defensoras de Derechos Humanos en México respecto a la campaña 40 Días por la Vida, a cargo del diputado Mario David Mex Albornoz, del Grupo Parlamentario de Morena
- 59** Con punto de acuerdo, por el que se exhorta a la PGR a fortalecer las acciones relativas a la caza ilegal del puma concolor en Nuevo León; y a la Semarnat, a incluirlo en la lista de especies y poblaciones prioritarias para la conservación, a cargo de la diputada Dalia María Rocha Ladrón de Guevara, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano
- 61** Con punto de acuerdo, por el que se exhorta a Pemex a difundir la información sobre la venta de la plataforma habitacional semisumergible Chemul, a cargo del diputado Julio Saldaña Morán, del Grupo Parlamentario del PRD
- 62** Con punto de acuerdo, relativo a la atención inmediata de las víctimas del accidente de un helicóptero de la FAM ocurrido el 16 de febrero en Santiago Jamiltepec, costa de Oaxaca, a cargo de la diputada Natalia Karina Barón Ortiz, del Grupo Parlamentario de Morena
- 64** Con punto de acuerdo, por el que se exhorta al gobierno de la Ciudad de México y la SCT a informar sobre las aclaraciones de las observaciones determinadas por la ASF en la revisión 335, identificada con la clave 16-0-09100-04-0335, Cuenta Pública de 2016, “Tren Interurbano México-Toluca”, a cargo de la diputada Angie Dennisse Hauffen Torres, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano
- 67** Con punto de acuerdo, relativo al manejo de los recursos de la Cruzada Nacional contra el Hambre,

particularmente en materia de apoyos de la Sedesol a universidades, a cargo de la diputada Araceli Damián González, del Grupo Parlamentario de Morena

### **Efemérides**

- 70** Con motivo del 20 de febrero, Día Mundial de la Justicia Social, a cargo de la diputada Rosa Alba Ramírez Nachis, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano

## Proposiciones

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL CUAL SE EXHORTA A LA CNBV A INSTAURAR ACCIONES Y MEDIDAS PARA GARANTIZAR QUE LAS INSTITUCIONES BANCARIAS Y FINANCIERAS PROTEJAN A LOS USUARIOS ANTE COBROS INDEBIDOS DERIVADOS DE MOVIMIENTOS OPERATIVOS AUTOMATIZADOS, O “DOMICILIACIONES”, A CARGO DE LA DIPUTADA ROSA GUADALUPE CHÁVEZ ACOSTA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

La suscrita, Rosa Guadalupe Chávez Acosta, diputada federal por el estado de Hidalgo, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional de la LXIII Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 6, numeral 1, fracción I; 79, numeral 1, fracción II y numeral 2, fracción I, III, IV y VI del Reglamento de la Cámara de Diputados, y demás relativos, someto a consideración de esta honorable Asamblea, la presente Proposición con Punto de Acuerdo con carácter de Urgente u Obvia resolución, al tenor de las siguientes

### Consideraciones

En términos generales, podemos definir a las domiciliaciones bancarias, como un servicio bancario que consiste en un método de pago automático realizado de manera periódica por una cantidad determinada a un tercero (proveedor) respecto a un bien o servicio contratado y autorizado por el usuario (titular) de una institución bancaria, el cual, puede hacerse efectivo, a través del cargo de cuentas de nómina, cheques, débito o crédito, etcétera.

En una primera aproximación, es de señalar que, dicho método proporciona al cliente diversos beneficios, entre los que destacan: ahorro de tiempo al no tener que ir hasta las sucursales o a las oficinas prestadoras del bien o servicio contratado; mayor seguridad para el usuario, ya que no tiene que trasladarse con dinero en efectivo; ejecución del pago de manera puntual, evitando el corte del servicio o cobros adicionales por intereses moratorios, etcétera.

Además, en la mayoría de las instituciones bancarias o crediticias, dicho servicio no genera comisión y no es

gravable de impuestos. Incluso, en ocasiones ofrecen a sus usuarios beneficios como premios, puntos, recompensas, bonificaciones, etcétera, por utilizar los servicios de domiciliación.

A pesar de las ventajas antes señaladas, las domiciliaciones bancarias, se ha convertido en un problema para los usuarios de la banca, toda vez que se han alejado de su objeto central, al ser utilizada como herramientas de abuso, al realizar cobros indebidos y no autorizados por los usuarios.

En los últimos años se han incrementado las quejas de los usuarios ante la Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros (Condusef), por cobros domiciliados de servicios que no fueron contratados, así como por seguros de diversas empresas o de las propias instituciones bancarias, los cuales, sin previa consulta ni autorización del titular de la cuenta, mes con mes les son cobradas las supuestas deudas adquiridas con un tercero.

Una vez que los usuarios se percatan de los cobros, es casi imposible realizar la cancelación del servicio y obtener el reembolso de los cobros realizados. Generalmente, las instituciones bancarias se niegan a asumir la responsabilidad, remitiendo al usuario con la compañía con la que supuestamente contrataron el servicio, la cual, en la mayoría de las ocasiones, tiene sus instalaciones en lugares lejanos o sólo brinda atención telefónica.

En suma, el usuario puede tardar horas, días, semanas e incluso meses antes de poder cancelar el servicio o lograr el reembolso, teniendo que acudir generalmente a otras instancias legales. Dicha tramitología, obliga al usuario a invertir tiempo y dinero, muchas veces en vano. Además, de que puede quedar bofetinado negativamente en el buró de crédito con las consabidas consecuencias.

De acuerdo a las estadísticas publicadas por Condusef en 2016, la primera causa de reclamación de los usuarios fue por movimientos u operaciones de la banca, precisamente, respecto al pago automático mal aplicado (domiciliaciones), con un total de 265 mil 494 quejas.<sup>1</sup>

Mario Di Costanzo, presidente de la Condusef, el 28 de agosto de 2017, señaló que tan solo en el primer trimestre de 2017, se reportaron 554 mil 855 inconformidades

por movimientos operativos automatizados por los bancos (100,000 o 22 por ciento más que las recibidas en el primer trimestre de 2016), de las cuales, 166,508 fueron reclamaciones por domiciliaciones mal aplicadas, siendo ésta la principal inconformidad, por encima de las 133 mil 605 quejas por cobros no reconocidos de comisiones y las 109 mil 665 por la entrega incorrecta de la cantidad solicitada a cajeros automáticos.

El presidente de la Condusef, en conferencia de prensa, precisó que, de las 554 mil 855 reclamaciones recibidas del primer trimestre de 2017 por movimientos operativos automatizados de los bancos, sólo 382 mil 989 fueron resueltas en favor del usuario; con una cantidad promedio de lo recuperado de 2 mil 94, pesos, no obstante, 139 mil 132 quejas fueron desfavorables al usuario, con un monto promedio reclamado por asunto de 7 mil 76 pesos y 32 mil 734 reclamaciones estaban aún en trámite.<sup>3</sup>

A mayor abundamiento, es de señalar que de acuerdo a la Condusef los bancos que presentaron el mayor índice de inconformidades por movimientos operativos fueron: en primer lugar, BBVA Bancomer con 218 mil 466 correspondiente al 39 por ciento del total previamente señalado, le sigue Citibanamex con 137 mil 835 (25 por ciento), Santander con 56 mil 187 (10 por ciento), Banorte 34 mil 326; HSBC 28 mil 664; Scotiabank 22 mil 446; Inbursa 22 mil 149; Banco Azteca 9 mil 27; Invex 6 mil 994; Afirme 5 mil 78 y Bancoppel con 3 mil 189.<sup>4</sup>

En razón a lo anterior, es urgente atender dicha problemática que aqueja a miles de ciudadanos año con año, y la cual va en detrimento de su economía y de sus derechos.

Desafortunadamente, las y los ciudadanos usuarios de la banca, a pesar de la normatividad y de los esfuerzos realizados por la Condusef, se encuentran en estado de indefensión, ya que no existen medidas preventivas que los protejan de posibles abusos.

Las cifras, dan cuenta de que estos abusos no son casos aislados sino una constante que va en aumento, de ahí que, es menester que, desde esta Cámara de Diputados, exijamos servicios bancarios de calidad, donde la responsabilidad social de las instituciones esté manifiesta, así como la solidaridad y compromiso con sus usuarios.

En tal virtud, es necesario exigir a las instituciones bancarias la instrumentación de mecanismos que garanticen que cada cobro domiciliado al titular de una cuenta, tarjeta de crédito, débito o cualquier otro instrumento bancario, tenga el consentimiento expreso de éste, lo cual quede debidamente acreditado por medio de un documento.

La magnitud de la problemática, exige medidas concretas, específicas y eficaces, toda vez que, como ya se señaló anteriormente no son casos aislados, sino una práctica deleznable, fraudulenta y engañosa que debe ser erradicada.

Por lo antes expuesto, pongo a consideración de esta honorable asamblea, con carácter de Urgente u Obvia resolución, el siguiente

### **Punto de Acuerdo**

**Único.** La LXIII Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, exhorta a la Comisión Nacional Bancaria y de Valores para que, en base a sus atribuciones, instrumente las acciones y medidas necesarias, a efecto de garantizar que las instituciones bancarias y financieras, protejan a los usuarios de cobros indebidos derivados de movimientos operativos automatizados, conocidos como domiciliaciones bancarias, debiendo de contar en todo momento con la aceptación expresa de éstos antes de realizar el pago a un tercero.

### **Notas**

1 <http://www.elfinanciero.com.mx/mis-finanzas/cuidate-de-los-errores-de-los-bancos.html>

2 <https://www.eleconomista.com.mx/sectorfinanciero/Crecen-22-quejas-contra-bancos-la-mayoria-por-cobros-no-reconocidos-20170828-0126.html>

3 Ídem

4 Ídem

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 20 de febrero de 2018.

Diputada Rosa Guadalupe Chávez Acosta (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE EXHORTA A LA PGR Y LA FISCALÍA DE PUEBLA A CONTINUAR LA INVESTIGACIÓN CONTRA EL EX GOBERNADOR DE LA ENTIDAD RAFAEL MORENO VALLE ROSAS Y EL EX TESORERO DE QUINTANA ROO JUAN MELQUIADES VERGARA POR LA PRESUNTA COMISIÓN DE DELITOS DE LAVADO DE DINERO, DESVÍO DE RECURSOS PÚBLICOS, PECULADO Y POSESIÓN DE RECURSOS DE PROCEDENCIA ILÍCITA, A CARGO DEL DIPUTADO ALEJANDRO ARMENTA MIER, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, Alejandro Armenta Mier, diputado de la LXIII Legislatura del Congreso de la Unión, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, con fundamento en los artículos 6, numeral 1, fracción I; y 79, numeral 1, fracción II, del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración del pleno de esta soberanía, la presente proposición con punto de acuerdo, bajo las siguientes

### Consideraciones

La transparencia y la rendición de cuentas en el ejercicio de los recursos públicos, tanto federales como estatales, ha sido una de las principales preocupaciones de la actual legislatura. El Congreso aprobó la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, así como un paquete de leyes que conforman el Sistema Nacional Anticorrupción.

Con esta operación jurídica se busca abatir el flagelo de la corrupción y de la impunidad que han provocado un daño profundo a la actividad económica y a la credibilidad de la ciudadanía en las instituciones.

Caso concreto el del ex secretario de Finanzas y Planeación del gobierno de Quintana Roo, Juan Melquiades Vergara, que está siendo investigado por diversos delitos entre los que figuran, lavado de dinero, desvío de recursos públicos, posesión de recursos de procedencia ilícita y peculado; se le señala a esta persona de tener vínculo y trato directo con el ex gobernador de Puebla, Rafael Moreno Valle Rosas, donde a través de sus empresas pudo financiar campañas políticas. De igual forma pagaba deudas heredadas por funcionarios de primer nivel del gobierno como favores políticos.

En los últimos días, diferentes medios de comunicación han dado a conocer audios de una conversación entre Juan Melquiades Vergara y el hermano del actual

gobernador del estado de Puebla, José Antonio Gali Fayad, en donde reconoce tener una relación cercana con ambos personajes. Se da a través de José Antonio Gali Fayad quién le presenta al ex gobernador de Puebla Rafael Moreno Valle Rosas, a quien estuvo apoyando en su campaña, así como en las siguientes campañas políticas en Puebla, y a cambio de este apoyo recibió favores y desde ese momento llevan una relación aún más cercana. En dicho audio se evidencia que la persona de nombre “Eddy” (Eduardo Gali Fayad) contactó a Juan Melquiades Vergara, ex secretario de Finanzas y Planeación del gobierno de Quintana Roo para que apoyara a Antonio Gali Fayad en la campaña a la alcaldía de Puebla, mencionando que dicho respaldo sería similar a la campaña de 2010, donde existe una factura de compra de sombrillas de una empresa vinculada con Juan Melquiades Vergara.

Exigimos que se investigue a fondo este hecho toda vez que a través de México Travel, del canal de Salud Tv y la concesión de 32 radiodifusoras en todo el país, Juan Melquiades respaldó a Moreno Valle Rosas en sus aspiraciones presidenciales con publicidad en medios de comunicación y en espectaculares, hecho por el cual se determina que existe una relación entre el ex gobernador de Puebla Rafael Moreno Valle Rosas y el ex secretario de Finanzas y Planeación del gobierno de Quintana Roo.

50 millones de pesos es la cantidad por la que investiga la Procuraduría General de la República por diversos delitos, entre ellos lavado de dinero, peculado, desvíos de recursos públicos y posesión de recursos de procedencia ilícita a Juan Melquiades Vergara; es el hilo de la madeja que exigimos se investigue.

Por lo expuesto y con fundamento en las disposiciones invocadas en el proemio, someto a consideración de esta soberanía la siguiente proposición con

### Puntos de Acuerdo

**Primero.** La Cámara de Diputados del Congreso de la Unión exhorta a la Procuraduría General de la República a que conforme al marco de sus atribuciones le dé continuidad a la investigación contra el ex gobernador de Puebla, Rafael Moreno Valle Rosas y el ex secretario de Finanzas y Planeación de Quintana Roo, Juan Melquiades Vergara, por la presunta comisión de delitos, entre ellos, lavado de dinero, desvío de recur-

sos públicos, peculado y posesión de recursos de procedencia ilícita.

**Segundo.** La Cámara de Diputados del Congreso de la Unión exhorta a la Fiscalía del estado de Puebla, a que conforme al marco de sus atribuciones, a que investigue al ex gobernador de Puebla, Rafael Moreno Valle Rosas, por la presunta comisión de delitos, entre ellos, lavado de dinero, desvió de recursos públicos, peculado y posesión de recursos de procedencia ilícita.

**Tercero.** La Cámara de Diputados del Congreso de la Unión exhorta a la Fiscalía del estado de Puebla, conforme a su marco de sus atribuciones y apegado a legalidad, deje de perseguir las voces disidentes o críticas que se expresan contra el ex gobernador Rafael Moreno Valle Rosas.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 20 de febrero de 2018.

Diputado Alejandro Armenta Mier (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL CUAL SE EXHORTA A LA STPS, EN COORDINACIÓN CON LA SEP, A ANALIZAR Y PROPONER MEDIOS DE FLEXIBILIZACIÓN LABORAL QUE PERMITAN A TRABAJADORES ASISTIR SIN AFECTACIÓN SALARIAL A LAS ACTIVIDADES CONVOCADAS POR LAS AUTORIDADES ESCOLARES DE LOS HIJOS, SUSCRITA POR EL DIPUTADO JESÚS SESMA SUÁREZ E INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM

Quienes suscriben, diputado Jesús Sesma Suárez y diputados federales del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México de la LXIII Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 6, numeral 1, fracción I, y en las fracciones IV y V del numeral 2, del artículo 79 del Reglamento de la Cámara de Diputados, so-

meten a consideración de esta asamblea la siguiente **proposición con punto de acuerdo de urgente y obvia resolución**, al tenor de la siguiente

### Exposición de Motivos

El Partido Verde Ecologista de México ha sido insistente y enfático en que la educación es una de las principales herramientas para lograr empoderar a las y los mexicanos en el mundo globalizado en el que hoy nos desarrollamos.

Es por ello que, desde que tuvo origen la reforma educativa, venimos impulsando diversas propuestas para armonizar nuestro marco legal tanto con los planteamientos del nuevo modelo educativo como con las exigencias actuales de nuestro país.

Coincidimos en que cada uno de los ejes que componen dicha reforma estructural es indispensable para salir del histórico rezago en el rubro educativo que imperaba en México; hoy, en la recta final de la actual administración, nos podemos sentir orgullosos de los logros alcanzados, podemos estar seguros de que a diferencia de sexenios pasados el número de niños y jóvenes que acceden a una educación de calidad va en evidente ascenso.

No obstante lo anterior, los retos son todavía muchos y es importante seguir realizando esfuerzos que se conviertan en acciones afirmativas en favor de la calidad educativa. Lograr una educación con calidad, garantizar infraestructura digna y contenidos vanguardistas, son algunos de los elementos indispensables para el ejercicio pleno del derecho a la enseñanza de todos los mexicanos.

El “Modelo Educativo para la educación obligatoria, Educar para la Libertad y la Creatividad” es conformado por cinco grandes ejes articuladores del sistema para obtener el máximo logro de aprendizaje de niñas, niños y jóvenes: 1) El planteamiento curricular; 2) La escuela al centro del sistema educativo; 3) Formación y desarrollo profesional docente; 4) Inclusión y equidad; y 5) La gobernanza del sistema educativo.

Actualmente se han definido los mecanismos institucionales para una gobernanza efectiva basada en la participación de distintos actores y sectores de la sociedad en el proceso educativo y la coordinación, en-

tre ellos: el gobierno federal, autoridades educativas locales, el Instituto Nacional para la Evaluación de la Educación (INEE), el sindicato magisterial, las escuelas, los docentes, los padres de familia, la sociedad civil y el Poder Legislativo.

Consideramos indispensable centrar nuestra atención en la participación de los padres de familia. Para el Consejo Nacional de Fomento Educativo (Conafe) la participación dinámica, colaborativa e incluyente de la familia en la educación es uno de los principales factores para el éxito académico de los alumnos y una variable fundamental para el desarrollo social de las comunidades.

Y no sólo se trata del éxito académico, sino de uno de los principales mecanismos para lograr armonía social, pues la participación de la familia en la educación de los niños y adolescentes aporta grandes beneficios tanto en lo individual como en lo colectivo.

La participación de los padres en la educación de los hijos resulta por demás necesaria, se trata de concientizar a la sociedad de la importancia de estrechar la relación entre familias, profesores y alumnos.

Los expertos en educación insisten en que padres y docentes deben ir de la mano para que los hijos no se sientan desorientados y no perciban que en casa se hacen las cosas de una manera y en la escuela de otra. Los padres son los primeros educadores de sus hijos y se pretende que hagan suya esta responsabilidad, teniendo claro que la escuela es complementaria en esta labor.

Un estudio publicado en 2009 en la Revista Electrónica de Investigación Educativa,<sup>1</sup> realizado por investigadores mexicanos expertos en el tema de educación, refiere los siguientes hallazgos respecto a la importancia de la participación de los padres en el proceso educativo de sus hijos:

- En Estados Unidos, Balli, Wedman y Demo reportaron que la supervisión de los padres de las tareas escolares y el nivel de realización de las mismas era un factor importante en el desempeño escolar.<sup>2</sup>
- En México, González, Corral, Frías y Miranda asociaron factores como el afecto de los padres, el

tiempo de dedicación a sus hijos y el interés por conocer a sus maestros, con la alta autoestima del hijo, la cual, a su vez, estimula el esfuerzo escolar.<sup>3</sup>

- La Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura aboga por la articulación familiar y fundamenta esta necesidad en tres razones: el reconocimiento de que los padres son los primeros educadores de sus hijos e hijas; el impacto positivo que puede tener una educación temprana de calidad en el desarrollo y aprendizaje de los niños; y la familia como un espacio privilegiado para lograr una ampliación de la cobertura de la educación de la primera infancia.<sup>4</sup>

- El Instituto Nacional para la Evaluación de la Educación sostiene que para la mejora de la calidad de la educación es indispensable lograr una interacción efectiva entre los padres de familia y los docentes y en general, entre todos los sectores de la sociedad. Este organismo incluye al índice de participación de los padres y porcentaje de padres que participan en reuniones de padres de familia en la escuela entre sus indicadores presentes y próximos para evaluar la calidad del sistema educativo.<sup>5</sup>

- Miranda comenta que la participación de los padres se puede evaluar a través de dos aspectos: uno relativo a la información de los mismos acerca de la escuela y el otro referido a su intervención en las actividades de la misma, y sostiene que la información de los padres sobre lo que acontece en la escuela les facilita una mayor participación en las actividades escolares de los hijos.<sup>6</sup>

A pesar del interés que pudieran tener los padres de familia en involucrarse más en la educación de sus hijos, no todos ellos, generalmente por cuestión de tiempo, pueden asistir a las reuniones o actividades escolares. Una de las principales causas de un bajo índice de participación de los padres en la educación es la ausencia de facilidades en sus centros de trabajo para poder ausentarse y acompañar a sus hijos en el proceso formativo.

Por lo anterior, el Partido Verde Ecologista de México hace un respetuoso llamado a la autoridad laboral de nuestro país para que, en el marco de sus atribuciones, ejecute acciones que faciliten la participación de los padres de familia en la educación de sus hijos, diseñando mecanismos que permitan ajustar tanto sus ac-



tividades laborales como personales en beneficio de los menores.

Lo anterior, coincidiendo con lo manifestado por el ex secretario de Educación Pública, Aurelio Nuño, que en relación con el ausentismo escolar refirió: “Es importante que entendamos que la tarea educativa en un esfuerzo de todos, es un esfuerzo del gobierno, de las autoridades educativas, de los maestros, pero también de los padres de familia”.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a consideración de esta honorable asamblea, la siguiente proposición con

### Punto de Acuerdo

**Único.** La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, en coordinación con la Secretaría de Educación Pública, para que analice y proponga mecanismos de flexibilización laboral que permitan a las madres y padres trabajadores asistir a las actividades escolares convocadas por las autoridades de las escuelas de sus hijos, sin que su salario se vea afectado.

### Notas

1 Véase, Valdés Cuervo, Ángel, Martín Pavón, Mario José y Sánchez Escobedo, Pedro Antonio, “Participación de los padres de alumnos de educación primaria en las actividades académicas de sus hijos”, Revista Electrónica de Investigación Educativa, Vol. 11, Núm. 1, 2009.

2 Balli, S., Wedman, J. y Demo, D. (1997). Family involvement with middle-grade homework: effects of differential prompting. *Journal of Experimental Education*.

3 González, D., Corral, V., Frías, M. y Miranda, J. (1998). Relaciones entre variables de apoyo familiar, esfuerzo académico y rendimiento escolar en estudiantes de secundaria: un modelo estructural. *Enseñanza e Investigación en Psicología*.

4 UNESCO. (2004). Participación Familiar en la educación infantil latinoamericana. Santiago de Chile: Oficina Regional para la Educación de América Latina y el Caribe-UNESCO.

5 Instituto Nacional para la Evaluación de la Educación. (2003). La calidad de la Educación Básica en México. Primer informe anual. México

6 Miranda, R. (1995). Expectativas sobre la escuela: la percepción de la familia del escolar. *Perfiles Educativos*.

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 20 de febrero de 2018.

**Diputados:** Jesús Sesma Suárez (rúbrica), José Refugio Sandoval Rodríguez, Arturo Álvarez Angli, Jorge Álvarez López, Rosa Alicia Álvarez Piñones, José Antonio Arévalo González, Alma Lucía Arzaluz Alonso, María Ávila Serna, Omar Noé Bernardino Vargas, Paloma Canales Suárez, Jesús Ricardo Canavati Tafich, Juan Manuel Celis Aguirre, Lorena Corona Valdés, José Alberto Couttolenc Buentello, Sharon María Teresa Cuenca Ayala, Andrés Fernández del Valle Laisequilla, Evelyng Soraya Flores Carranza, José de Jesús Galindo Rosas, Daniela García Treviño, Edna González Evia, Sofía González Torres, Yaret Adriana Guevara Jiménez, Leonardo Rafael Guirao Aguilar, Javier Octavio Herrera Borunda, Lía Limón García, López Roblero Uberly, Mario Machuca Sánchez, Cesáreo Jorge Márquez Alvarado, Virgilio Mendoza Amezcua, Cándido Ochoa Rojas, Samuel Rodríguez Torres, Emilio Enrique Salazar Farías, Adriana Sarur Torre, Miguel Ángel Sedas Castro, Francisco Alberto Torres Rivas, Georgina Paola Villalpando Barrios, Claudia Villanueva Huerta, Enrique Zamora Morlet.

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE EXHORTA A LA SECRETARÍA DEL TRABAJO DE CHIAPAS A REFORZAR EL PROGRAMA INTERNACIONAL PARA LA ERRADICACIÓN DEL TRABAJO INFANTIL EN SAN CRISTÓBAL DE LAS CASAS, A CARGO DE LA DIPUTADA MARÍA SOLEDAD SANDOVAL MARTÍNEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

Quien suscribe, María Soledad Sandoval Martínez, diputada federal del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional de la LXIII Legislatura de la Cámara de Diputados, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 79, numeral 1, fracción II, y numeral 2, fracción I, del Reglamento de la Cámara de

Diputados, somete a consideración de esta asamblea la presente proposición con punto de acuerdo, al tenor de la siguiente

### Exposición de Motivos

Debemos ser conscientes que el trabajo infantil representa un problema multifactorial donde se encuentran al descubierto la pobreza, la desigualdad en el reparto de oportunidades, la inequidad, el desempleo y la desintegración familiar.

La Organización Internacional del Trabajo (OIT) y el UNICEF (OIT, 2007) consideran al trabajo infantil como aquella actividad económica realizada por niños, niñas y adolescentes, por debajo de la edad mínima establecida en cada país para que un niño o niña pueda trabajar independientemente de la condición ocupacional (asalariado, independiente, trabajo familiar no remunerado, etcétera) que cause, ya sea física, mental, social o moralmente, algún daño al infante, o interfiera en su educación, obligándole a dejar completamente la escuela o parcialmente por las jornadas de trabajo que realizan.

El trabajo de la población infantil representa una contribución importante al hogar, no sólo porque fomenta la cooperación y solidaridad entre los miembros del hogar, ayudando a realizar actividades y tareas necesarias, sino también porque permite a la unidad familiar obtener ingresos, acceder a bienes y servicios, y facilitar la incorporación de otros miembros del hogar a una actividad económica remunerada.

Sin embargo, no hay que perder de vista que en los casos en que el trabajo de los niños y niñas es permitido, éste tiene que verse y desarrollarse más como una actividad pedagógica y formativa, que como una responsabilidad de tipo laboral; es decir, las obligaciones inherentes al trabajo no deben interferir con su educación ni su sano desarrollo.<sup>1</sup>

En Chiapas 4 de cada 10 personas son menores de 18 años, de este número 84.1 por ciento vive en situación de pobreza, atendiendo a las cifras que el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social proporciona, menciona que 33 por ciento de la población total presenta carencia por rezago educativo, un 83 presenta carencia por acceso a la seguridad social y un 25 por ciento representa limitaciones al acceso a la alimentación.

Ante esto, como legisladores debemos ser conscientes que las niñas, niños y adolescentes tienen derecho a un trabajo digno y libre de explotación o maltrato, no sólo para ellos sino también para los integrantes de su familia, elevar la calidad de vida es el objetivo principal al poner a trabajar a los niños, los derechos garantizados son resultado de una política pública integral para el combate del problema derivado de la crisis económica, social y política.

Acentuando que en Chiapas, según cifras del Instituto Nacional de Estadística y Geografía en el Modulo de Trabajo Infantil de 2016, 5 millones 277 mil 524 niños trabajan, de los cuales 2 millones 599 mil 275 son niños y 2 millones 678 mil 249 son niñas.

No se tienen cifras actualizadas ni mucho menos específicas de cual es el número real de infantes que laboran en el territorio de San Cristóbal de Las Casas.

El 12 de junio de 2017 la Organización Melle Xojobal estima que de 2000 a 2010 el trabajo infantil creció 400 por ciento, lo equivalente a decir que cada año 185 niños se incorporaban al trabajo en el municipio de San Cristóbal de las Casas.

En el artículo 32 de la Convención sobre los Derechos del Niño, se exhorta a proteger a las niñas y niños de ser víctimas de explotación económica y de desempeñar cualquier trabajo que pueda ocasionarles daño, entorpecer su educación, o que sea perjudicial para su salud y desarrollo.

Chiapas, no puede ser la excepción de no garantizar el artículo 32 de la Convención sobre los Derechos del Niño, la explotación laboral infantil específicamente con los niños indígenas es vulnerar por completo su derecho a la educación y recaemos al no garantizar este derecho a reproducir la pobreza.

La Organización Internacional del Trabajo creo el Programa Internacional para la Erradicación del Trabajo Infantil, el cual tiene como objetivo prevenir y erradicar todas las formas de trabajo infantil.

En el marco de la decimosexta sesión ordinaria de la Comisión Intersecretarial para la Prevención y Erradicación del Trabajo Infantil y la Protección de Adolescentes Trabajadores en Edad Permitida en México, fue presentado el Modelo Predictor, que permite realizar

un mapeo para identificar zonas donde es probable la existencia de trabajo de menores, el tiempo es importante, y aun que existe una disminución ante la explotación del trabajo infantil, es importante prestarle atención a la explotación del trabajo infantil de los niños indígenas, quienes se encuentran por la situación de las comunidades expuestos en mayor medida.

Combatir los usos y costumbres es difícil, pero también salvaguardar los derechos de los niños y su integridad es nuestra responsabilidad.

A pesar del avance normativo en el reconocimiento de la personalidad jurídica de los pueblos indígenas, y de los esfuerzos del gobierno de la República en favor de los 11 millones 132 mil 562 habitantes indígenas en México, aún falta mucho por hacer. “Se trata del sector de la población nacional menos beneficiado por el sistema educativo. Las desigualdades comienzan desde el nivel preescolar y los acompañan a lo largo de su trayectoria en la escuela. Se encuentran en desventaja también los indígenas que viven en zonas urbanas, por lo que se corrobora la existencia de discriminación por razones étnicas. El aprendizaje de los niños indígenas es inferior al de cualquier otro sector poblacional y también los adultos están en mayor desventaja”<sup>2</sup>.

Chiapas ocupa uno de los primeros lugares en la explotación del trabajo infantil indígena, por ello el desaffo no solo se encuentra concentrado en salvaguardar los derechos de los menores, sino en coordinarlos para garantizarles una vida digna.

La alarmante pobreza infantil indígena identificada a partir de los censos está acompañada de situaciones que niegan otros derechos: la pérdida del idioma, de expresiones culturales y formas de vida, los contextos de violencia. De igual modo, los estándares internacionales vigentes consideran un conjunto de derechos colectivos para los pueblos indígenas –territoriales, de autonomía e integridad cultural– que deben articularse con dimensiones relativas a derechos humanos como la educación, la información, la vivienda adecuada, el acceso al agua potable y el saneamiento<sup>3</sup>.

Mencionar que el trabajo infantil es un fenómeno de carácter histórico no esta de más, sin embargo, acen-tuar que las pequeñas poblaciones de niños indígenas que sufren en mayor medida es la situación importan-te.

Es urgente continuar con la gran labor de la erradica-ción al trabajo infantil, el impulso de la educación, se puede pensar que las acciones para erradicar son incor-rectas, sin una prevención adecuada no lograremos tener un trabajo integral para el combate de este fenó-meno, la búsqueda de salvaguardar los derechos hu-manos y la prevención social de los adolescentes tra-bajadores no es un tarea que pueda postergarse, se necesita de las acciones conjuntas de los tres niveles de gobierno en la alianza con el sector social y priva-do para el impulso de la misma sociedad, la preserva-ción de su lengua y costumbres es importante, sin embargo ponderar los derechos a una vida digna es primordial.

Por lo anteriormente expuesto, someto a consideración de esta honorable asamblea la siguiente proposición con

### Punto de Acuerdo

**Único.** Se exhorta a la Secretaría del Trabajo del esta-do de Chiapas, a reforzar el Programa Internacional para la Erradicación del Trabajo Infantil en el munici-pio de San Cristóbal de las Casas, Chiapas, a fin de atender la alta incidencia del trabajo infantil indígena registrado.

### Notas

1 El trabajo Infantil en México 1997-2007, pág. 7.

[https://www.unicef.org/mexico/spanish/mx\\_resources\\_trabajo\\_in-fantil.pdf](https://www.unicef.org/mexico/spanish/mx_resources_trabajo_in-fantil.pdf)

2 El trabajo Infantil en México: avances y desafíos, URL:

[http://www.stps.gob.mx/bp/gob\\_mx/librotrabajoinfantil.pdf](http://www.stps.gob.mx/bp/gob_mx/librotrabajoinfantil.pdf)

3 <https://www.unicef.org/lac/Desafios-14-CEPAL-UNICEF.pdf>

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 20 de febrero de 2018.

Diputada María Soledad Sandoval Martínez (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE EXHORTA A LOS EJECUTIVOS FEDERAL Y DE NUEVO LEÓN A DETENER LA INSTAURACIÓN DEL PROYECTO MONTERREY VI, A CARGO DE LA DIPUTADA BRENDA VELÁZQUEZ VALDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

La que suscribe, diputada Brenda Velázquez Valdez, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la LXIII Legislatura de la Cámara de Diputados, con fundamento en lo dispuesto por la fracción I del artículo 6, y los numerales 1, fracción II, y 2, fracción I, del artículo 79 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración de esta soberanía el presente punto de acuerdo con base en las siguientes:

### Consideraciones

El 10 de enero de 2018 salió publicado en el Diario Oficial de la Federación el convenio modificatorio para la realización del proyecto hidráulico Monterrey VI.

Monterrey VI fue gestionado por la administración de Rodrigo Medina en octubre de 2013, y publicado para su construcción en el Diario Oficial de la Federación en junio de 2014.

Para la construcción de este proyecto, el Gobierno estatal tendrá que aportar 60 mil millones de pesos y quien llevará la obra será el Grupo Higa, mismo que está envuelto en el escándalo de corrupción de la llamada “casa blanca” de Peña Nieto, y el contrato para la construcción del tren rápido México-Querétaro, cancelado por el propio Presidente de la República.

El proyecto hidráulico Monterrey VI promete llevar al Estado de Nuevo León, 6 mil millones de metros cúbicos de agua durante los próximos 30 años. Pero si a dicha cantidad se le resta el consumo de la ciudadanía, que es de mil millones de metros cúbicos. Además de otros mil millones que serán utilizados en la industria, restarán cuatro mil millones de metros cúbicos.

Monterrey VI consta de un acueducto de 372 kilómetros de largo, de 84 pulgadas de diámetro, que pretende traer un caudal de cinco metros cúbicos por segundo, con seis estaciones de bombeo.

Según el proyecto, el agua será trasladada de la cuenca del Río Pánuco hasta el municipio de Linares, de

donde se interconectará con el acueducto entre la presa Cerro Prieto y Monterrey, y de ahí, hasta la Planta Potabilizadora de San Roque.

Hasta hoy, la zona metropolitana recibe 11 mil 750 litros por segundo, equivalentes a 1.75 metros cúbicos. Y según las autoridades de Agua y Drenaje esa es una cantidad suficiente para que la entidad tenga agua las 24 horas, durante 15 años.

Académicos, organizaciones de la sociedad civil, expertos y ciudadanos en general han coincidido en parar esta obra. Entre los organismos opositores están la Confederación Patronal de la República Mexicana (Coparmex), la Cámara Nacional de Comercio (Canaco), Greenpeace México, Agua para Todos, Reforestación Extrema, y el Consejo Cívico de Nuevo León.

Adicionalmente El Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático (INECC), del gobierno federal, lo advierte en uno de sus estudios: “El río Pánuco se encuentra altamente contaminado pues recibe las descargas de aguas residuales del Valle de México y de otras zonas urbanas a lo largo de la cuenca. Además, las actividades industriales en el centro del país, así como las de extracción y transformación de hidrocarburos en la costa degradan considerablemente la calidad del río y de los cuerpos de agua que dependen de él”.

Como gobernador electo, Jaime Rodríguez aseguró que pondría punto final al polémico proyecto del acueducto Monterrey VI tras calificar dicha obra como una “ocurrencia”.

“Yo lo voy a detener (cuando sea gobernador constitucional), y lo voy a detener no por capricho, sino porque el Estado no pueda pagar tanto dinero”.

Ya como gobernador, Jaime Rodríguez declaró en 2015: “hemos tomado la decisión que ni esa empresa, ni traer el agua del Pánuco es una solución para este momento para el estado de Nuevo León”.

También el entonces titular de la Comisión Nacional del Agua, José Luis Luege dijo que Monterrey VI: “Es un proyecto exageradamente caro para Agua y Drenaje de Monterrey y, por lo tanto, es un proyecto que debe replantearse”.

Qué casualidad que en cuanto pide licencia se oficializa esta obra millonaria e innecesaria en el estado de Nuevo León.

Por todo ello, pedimos que se detenga la instrumentación del proyecto Monterrey VI y que se instale un consejo ciudadano con expertos y académicos que propongan una solución viable para el sistema hidráulico del Estado de Nuevo León.

Por lo anteriormente expuesto se presenta esta proposición con:

### Puntos de Acuerdo

**Primero.** La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, exhorta al Gobierno del Estado de Nuevo León para que detenga la instrumentación del proyecto Monterrey VI.

**Segundo.** La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, exhorta al Titular del Ejecutivo Federal para que instruya a la Comisión Nacional del Agua para que detenga la instrumentación del proyecto Monterrey VI.

**Tercero.** La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, exhorta al Gobierno del Estado de Nuevo León y a la Comisión Nacional del Agua para que se instale un consejo ciudadano con expertos y académicos que propongan una solución viable para el sistema hidráulico del Estado de Nuevo León.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,  
el veinte de febrero de dos mil dieciocho.

Diputada Brenda Velázquez Valdez (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A LA SEDATU, EL GOBIERNO DE VERACRUZ Y EL INSTITUTO NACIONAL DEL SUELO SUSTENTABLE A LLEVAR A CABO UN PROGRAMA DE REGULARIZACIÓN Y ORDENAMIENTO DE PREDIOS URBANOS, A CARGO DEL DIPUTADO LEONARDO AMADOR RODRÍGUEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRD

El suscrito, Leonardo Amador Rodríguez, diputado federal integrante del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática en la LXIII Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I; 79, numeral 2, fracción III, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta honorable asamblea la presente proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta a la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, al Instituto Nacional del Suelo Sustentable y al Gobierno del estado de Veracruz de Ignacio de la Llave, para que, en coordinación con los ayuntamientos municipales implementen un programa de regularización del uso de suelo y reordenamiento territorial en dicha entidad federativa.

### Consideraciones

Tal y como lo señala el Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2013-2018, la estabilidad social, el crecimiento económico incluyente y sustentable, y en general, el mejoramiento de los servicios y el progreso de toda comunidad, requieren de una política de ordenamiento territorial que promueva la ocupación ordenada y el uso sustentable del suelo y del territorio.

El diagnóstico nacional al inicio del sexenio presentado en el citado programa sectorial, nos señala cual es la magnitud de este problema en el país: “en las últimas cuatro décadas, se escrituraron casi 2.7 millones de lotes a favor de sus ocupantes. Sin embargo, la acción regularizadora ha disminuido: en 2012 se escrituraron casi 16 mil propiedades frente a 119 mil en 1998 (750% menos). Lo anterior indica una estrategia poco eficiente frente a los 5 millones de lotes habitacionales informales, irregulares y/o ilegales estimados en el país. Asimismo, a nivel nacional se calcula que **un promedio de 90 mil lotes irregulares se fraccionan cada año, involucrando a 360 mil habitantes; además, 15 millones de inmuebles carecen de escrituras en el país**”<sup>1</sup>

La falta de planeación integral con visión de largo plazo, la descoordinación de las instituciones responsables de la regularización del suelo para asentamientos humanos y el ordenamiento territorial, las lagunas y contradicciones de la propia normatividad aplicable, así como los intereses materiales de grupos de poder y la debilidad institucional, han generado una problemática difícil de resolver alrededor de la tenencia del tierra, en la cual se encuentran inmersos ejidos, comunidades y particulares, así como las autoridades de los tres niveles de gobierno. En este tenor, el crecimiento irregular y anárquico de la mancha urbana en las ciudades y centros de población ejidales y comunales, es un problema presente en menor o mayor medida en todos los municipios del país.

Si bien es cierto que la misma Constitución de la República, en la fracción V del 115 constitucional, así como la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, y la legislación en la materia de las entidades federativas facultan a los ayuntamientos para llevar a cabo en el ámbito de su jurisdicción, el control, vigilancia y regulación del uso del suelo; la magnitud del problema que durante décadas no se atendió, los intereses económicos y sociales creados, así como la debilidad técnica, política y financiera de esta primera instancia de gobierno, hace inviable cualquier solución que recaiga exclusivamente en sus manos.

De esta manera los municipios se ven impactados negativamente por la incertidumbre jurídica en la tenencia de la tierra, ya que las fricciones o confrontaciones que de ello derivan entre el sector social, privado y público, complica el ejercicio de las atribuciones de los ayuntamientos para gestionar el desarrollo municipal, las reservas territoriales, la agenda medio ambiental, los servicios a que tiene derecho la población, e inclusive las facultades recaudatorias de que gozan los cabildos.

Este es el panorama general en el que se encuentran los municipios veracruzanos en lo referente a la regularización y ordenamiento territorial, donde el crecimiento poblacional, la migración del campo a la ciudad, los desarrollos inmobiliarios y prácticas ilegales, están generando una demanda creciente de lotes urbanos y de cambio en el uso del suelo propiciando una problemática insostenible para los ayuntamientos. De acuerdo con los datos oficiales, actualmente al menos el 70% de

los ayuntamientos veracruzanos no tienen sus fondos legales al corriente, lo cual se traduce en que, en opinión del INEGI, el 80% de las familias veracruzanas no tienen certeza jurídica sobre su patrimonio.<sup>2</sup>

Ponemos un ejemplo que nos ha comunicado por escrito un presidente municipal para ilustrar cual es la situación general que viven dichos municipios. “**Con la creación** de miles de lotes pertenecientes a diferentes fraccionamientos amparados mediante constancias de posesión firmadas y selladas por los órganos del comisariado ejidal y consejo de vigilancia... con lo cual ingresan a la tesorería del ejido fuertes cantidades de dinero. Esta forma irregular del crecimiento de los asentamientos urbanos ejidales fuera de todo proceso legal viene incrementando la exigencia de servicios de agua potable, drenaje, alcantarillado, alumbrado público, engravado y pavimentación de calles, limpieza pública, recolección de basura, espacios educativos y de esparcimiento, seguridad pública, (servicios) que tienen que otorgar los municipios en términos del 115 constitucional.”

Cuestiones que se traducen en crecimiento urbano desordenado, colonias y fraccionamientos irregulares, ocupación de espacios en zonas de riesgo, deforestación ilegal, modificaciones al uso de suelo, sobreexplotación de los recursos naturales, incertidumbre jurídica para poseedores de lotes y vivienda y, en general, el deterioro de la calidad de vida de la población, situación que siguen agravándose día con día y reclama de una atención inmediata.

El desarrollo municipal requiere de acciones coordinadas de los tres niveles de gobierno para gestionar las reservas territoriales, tanto para uso habitacional como para actividades económicas sujetas a disposiciones que garanticen el desarrollo de proyectos habitacionales en un entorno urbano ordenado, compacto, con certidumbre jurídica, con infraestructura, equipamiento y servicios adecuados y suficientes.

Por lo anterior, me permito someter a la consideración de esta Honorable Soberanía, la siguiente proposición con

#### **Punto de Acuerdo**

**Único.** La honorable Cámara de Diputados exhorta respetuosamente a la Secretaría de Desarrollo Agrario,

Territorial y Urbano, al Instituto Nacional del Suelo Sustentable y al gobierno del estado de Veracruz de Ignacio de la Llave, para que, en coordinación con los ayuntamientos implementen a la brevedad un programa de regularización del uso de suelo y reordenamiento territorial en dicha entidad federativa.

#### Notas

1 Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2013-2018. <https://www.google.com.mx/search?q=PROGRAMA+Sectorial+de+Desarrollo+Agrario%2C+Territorial+y+Urbano+2013>

2 Datos citados en la iniciativa de decreto que reforma el artículo 39 de la ley orgánica del Poder Legislativo del estado de Veracruz de Ignacio de la Llave, presentada por la Dip. Minerva Salcedo Vaca.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 20 de febrero de 2018.

Diputado Leonardo Amador Rodríguez (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE EXHORTA A LOS GOBIERNOS Y CONGRESOS DE LOS ESTADOS A CONCLUIR LA IMPLANTACIÓN DE LOS SISTEMAS LOCALES ANTICORRUPCIÓN, A CARGO DEL DIPUTADO JESÚS SALVADOR VALENCIA GUZMÁN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENAS

El suscrito, Jesús Salvador Valencia Guzmán, diputado federal de la LXIII Legislatura del Congreso de la Unión, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Movimiento de Regeneración Nacional, con fundamento en el artículo 6, numeral 1, fracción I, y el artículo 79, numeral 1, fracción II, del Reglamento de la

Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, presenta a esta honorable asamblea la siguiente proposición con punto de acuerdo, al tenor de las siguientes

#### Consideraciones

El 27 de mayo de 2015 fue promulgada la reforma constitucional en materia de combate a la corrupción, la cual mandataba la expedición de nuevas leyes en materia de anticorrupción y la reforma de otras leyes a fin de armonizarlas con las nuevas disposiciones constitucionales en la materia.

De todas las leyes a expedir y modificar como resultado de esta reforma, hasta el momento se han expedido las siguientes nuevas leyes:

- Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción;
- Ley General de Responsabilidades Administrativas;
- Ley Orgánica del Tribunal Federal de Justicia Administrativa, y la
- Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación.

Y fueron reformadas las siguientes:

- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (en materia de control interno)
- Ley Orgánica de la Procuraduría General de la República (creación fiscalía anticorrupción)
- Código Penal Federal (en materia de delitos penales cometidos por servidores públicos)

Es necesario señalar que todavía quedan pendientes las adecuaciones de las siguientes leyes para reforzar y actualizar nuestro marco jurídico en el tema de anticorrupción:

- Participación Ciudadana en Materia de Combate a la Corrupción;
- Regulación del Cabildeo

- Protección de los Denunciantes de Actos de Corrupción
- Amparo
- Extinción de Dominio
- Prevención e Identificación de Operaciones con Recursos de Procedencia Ilícita
- Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas
- Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público
- Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria
- Orgánica del Congreso
- Instituciones de Crédito
- Mercado de Valores
- Propaganda Gubernamental
- Reforma constitucional para la eliminación del fuero
- Ley Orgánica de la Fiscalía General de la República (fiscalía autónoma)

Con la promulgación del primer paquete de leyes secundarias en materia de anticorrupción se inició el proceso a nivel federal y de las entidades federativas, para la creación del Sistema Nacional Anticorrupción (SNA) y de los Sistemas Locales Anticorrupción. Sin embargo, a pesar de que dichas leyes fueron promulgadas el 18 de julio de 2016, es decir, hace ya un poco más de un año y medio; tanto a nivel federal como estatal no se ha concluido con la implementación de los sistemas anticorrupción, ya sea por la falta de nombramientos o por la falta de armonización de leyes locales con el marco jurídico general en materia de combate a la corrupción.

A nivel federal, si bien el Comité Coordinador del SNA y el de Participación Ciudadana se instalaron en los primeros meses del año pasado, todavía están pendientes los nombramientos de los 18 magistrados del

Tribunal Federal de Justicia Administrativa y del Fiscal Especializado en Combate a la Corrupción. A esto se suma que esta Cámara se encuentra en falta, pues no ha designado al titular de la Auditoría Superior de la Federación.

A nivel estatal, si bien todas las Entidades Federativas y en la Ciudad de México se han realizado las reformas constitucionales en materia de combate a la corrupción, en cuanto a la implementación de sus sistemas locales anticorrupción (que incluye tanto la armonización legislativa como los nombramientos que se derivan de ella) hay diversos grados de avance.

Al 1 de febrero de 2018, de todos los Estados **sólo 3 han culminado con el proceso de armonización legislativa de sus leyes locales con las leyes generales en materia de combate a la corrupción y han realizado todos los nombramientos para la implementación de sus sistemas locales anticorrupción; estos son: Coahuila, Querétaro y Sonora.** Mientras que **las 3 Entidades Federativas más rezagadas son: Chihuahua, Nuevo León y Tlaxcala.**<sup>1</sup>

Según un informe de la Secretaría de la Función Pública,<sup>2</sup> **solo 19 Estados han completado la armonización de sus leyes con el Sistema Nacional Anticorrupción:** Baja California Sur, Campeche, Chiapas, Ciudad de México, Coahuila, Guanajuato, Guerrero, Estado de México, Michoacán, Morelos, Puebla, Querétaro, Quintana Roo, Sinaloa, Sonora, Tabasco, Tamaulipas, Veracruz y Yucatán.

En los 13 Estados restantes quedan pendientes las siguientes reformas para completar la armonización:

- **Ley Orgánica de la Administración Pública Estatal**, tres Estados: Jalisco, Nuevo León y Tlaxcala
- **Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas**, seis Estados: Aguascalientes, Chihuahua, Colima, Durango, Nuevo León y Tlaxcala
- **Ley Orgánica de la Fiscalía General Estatal**, seis Estados: Baja California, Colima, Oaxaca, San Luis Potosí, Tlaxcala y Zacatecas
- **Ley Orgánica del Tribunal de Justicia Administrativa**, cinco Estados: Chihuahua, Colima, Durango, Oaxaca y Tlaxcala



- Reformas a la **Ley de Responsabilidades Administrativas**, cinco Estados: Chihuahua, Colima, Hidalgo, Nuevo León y Tlaxcala
- Reformas al **Código Penal**, siete Estados: Baja California, Chihuahua, Nayarit, Nuevo León, Oaxaca, Tlaxcala y Zacatecas.<sup>3</sup>

En cuanto a los nombramientos, en el mismo informe se señala que **25 Estados ya han nombrado a los integrantes de su Comisión de Selección; 18 ya nombraron a los miembros de su Comité de Participación Ciudadana; 18 ya cuentan con fiscal anticorrupción; y 10 ya instalaron el Comité Coordinador** de sus respectivos Sistemas Locales Anticorrupción.

En el caso de los magistrados especializados en materia de responsabilidades, solo faltan 4 entidades federativas por realizar dichos nombramientos: Chiapas, Chihuahua, Nuevo León y Zacatecas.

En la mayoría de los Estados, los nombramientos los realizan en conjunto el Poder Ejecutivo y los Congresos locales.

Pero que se hayan realizado las reformas legales tampoco asegura que la armonización se haya realizado de forma satisfactoria y de acuerdo a las disposiciones anticorrupción establecidas en la reforma constitucional de 2015 y en las leyes generales promulgadas en julio de 2016. Según el Semáforo Anticorrupción del Instituto Mexicano para la Competitividad (Imco), varios Estados no “reformaron adecuadamente a las entidades superiores de fiscalización, ni procuraron otorgar autonomía a sus procuradurías o fiscalías generales de justicia”.<sup>4</sup>

También según este informe, la mayoría de los Estados se limitaron a incorporar al Sistema Local Anticorrupción y al Comité de Participación Ciudadana de manera general, y no incluyeron en las reformas el nuevo régimen de responsabilidades administrativas. Al corte del informe del IMCO, Morelos era considerado el estado con un mayor riesgo de inconstitucionalidad en sus leyes locales anticorrupción.

En abril del año pasado, esta honorable asamblea aprobó un punto de acuerdo para que los Congresos locales aceleraran el proceso de implementación de los sistemas locales anticorrupción. En ese momento, habían

Estados que ni siquiera habían homologado sus respectivas Constituciones con la reforma constitucional de mayo de 2015. Ese llamado sirvió para que se acelerara el proceso, y por lo mismo considero que en este momento hay que hacer un exhorto no solo a los Congresos locales, sino también al Poder Ejecutivo de cada uno de los Estados, para que se concluya tanto la armonización legislativa en materia de combate a la corrupción, como para que se realicen los nombramientos que hacen falta para la total implementación de los Sistemas Locales Anticorrupción.

También es necesario hacer un exhorto para que el proceso de armonización legislativa se realice con total apego a lo establecido en la reforma de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos del 27 de mayo de 2015 y a lo establecido en las leyes anticorrupción publicadas el 18 de julio de 2016 en el Diario Oficial de la Federación.

Por lo anteriormente expuesto, someto a consideración del pleno la siguiente proposición con

### Puntos de Acuerdo

**Primero:** La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, exhorta respetuosamente a los titulares del Poder Ejecutivo y a los Congresos de las Entidades Federativas y de la Ciudad de México a concluir los procesos de homologación de su marco jurídico con las leyes anticorrupción publicadas el 18 de julio de 2016 en el Diario Oficial de la Federación; y a realizar los nombramientos correspondientes para la implementación de los Sistemas Locales Anticorrupción.

**Segundo:** La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, exhorta respetuosamente a los Congresos de las Entidades Federativas y de la Ciudad de México a realizar la homologación de su marco jurídico con las leyes anticorrupción en estricto apego a lo establecido en la reforma a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de combate a la corrupción promulgada el 27 de mayo de 2015, y a las leyes secundarias anticorrupción.

### Notas

1 Secretaría de la Función Pública (2018). Seguimiento Sistemas Locales Anticorrupción. Página 3

2 *Ibidem*

3 *Ibidem*

4 Véase: [https://imco.org.mx/politica\\_buen\\_gobierno/semaforo-anticorrupcion-monitoreo-de-los-sistemas-locales-anticorrupcion/](https://imco.org.mx/politica_buen_gobierno/semaforo-anticorrupcion-monitoreo-de-los-sistemas-locales-anticorrupcion/), consultado el 10 de febrero de 2018.

Presentada en el Palacio Legislativo de San Lázaro,  
el día 15 de febrero de dos mil dieciocho.

Diputado Jesús Salvador Valencia Guzmán (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL CUAL SE EXHORTA A LA SEP A DESARROLLAR E IMPLANTAR CON LAS AUTORIDADES EDUCATIVAS ESTATALES ESTRATEGIAS QUE GARANTIZAN LA ERRADICACIÓN DEL COBRO DE CUOTAS ESCOLARES OBLIGATORIAS COMO CONDICIONANTE PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO, SUSCRITA POR INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM

Quienes suscriben, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México (PVEM) en la LXIII Legislatura del 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, someten a consideración de esta asamblea proposición con punto de acuerdo, al tenor de la siguiente

### **Exposición de Motivos**

Para el PVEM, la educación es un eje prioritario en el que permanentemente trabajamos, pues consideramos que ésta es fundamental para abonar positivamente en la construcción y consolidación de un mejor futuro para las y los mexicanos.

Estamos convencidos de que la educación es la herramienta primordial para lograr potencializar las virtudes con las que contamos, de ahí que parte importante de nuestro trabajo legislativo esté encaminado a robustecer la legislación en materia educativa, cuya finalidad no es otra más que armonizarla con las exigencias de la actualidad, tanto en el plano nacional como internacional.

Gracias al consenso de la mayoría de las fuerzas políticas nacionales se ha logrado emprender una transformación en el sector educativo con el propósito de poner un fin al histórico rezago que imperaba en éste, así como erradicar las prácticas negativas que perjudicaban seriamente la formación de los niños y los jóvenes.

Afortunadamente, hoy estamos siendo testigos de los frutos que está rindiendo la reforma educativa, la cual ha venido a recortar la brecha de desigualdad y la falta de inclusión en la educación, así como a mejorar la calidad, tanto en infraestructura escolar como en los contenidos de la educación, permitiendo contar no sólo con instalaciones dignas, sino con técnicas pedagógicas y programas de enseñanza modernos y adaptados a las exigencias del siglo XXI.

Incluso antes de la aprobación de dicha reforma, el PVEM había sido enfático en señalar la necesidad de atender las principales demandas de la ciudadanía en el ámbito educativo. Propusimos erradicar el cobro de cuotas escolares, mismas que eran exigidas de modo obligatorio a los padres de familia en diversas escuelas, condicionando con ello el derecho a la educación que todos los seres humanos tenemos.

El 7 de febrero de 2013, el Grupo Parlamentario del PVEM en la Cámara de Diputados presentó una iniciativa que adicionaba el artículo 215 Bis al Código Penal Federal para sancionar con multa de uno a trescientos días de salario mínimo a las autoridades escolares que impidieran el ingreso o retuvieran documentación de cualquier alumno en las escuelas públicas de los niveles básico o medio superior, a cambio de la entrega de contraprestaciones económicas en dinero o en especie; dicha iniciativa fue aprobada el 29 de abril de 2013 en la Cámara de Diputados y se la minuta correspondiente fue enviada para su análisis al Senado de la República.

En busca de dar continuidad a este planteamiento, el PVEM insistió en el tema de la eliminación de cuotas escolares durante las discusiones de la legislación secundaria de la reforma educativa, gracias a lo cual dicha preocupación se incluyó en las reformas realizadas a la Ley General de Educación, aprobadas en agosto de 2013 por ambas Cámaras del Congreso de la Unión y publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 11 de septiembre de 2013, por lo cual ya se encuentran en vigor.

Dicho logro quedó plasmado en el artículo 6o. de la Ley General de Educación:

Artículo 6o. La educación que el Estado imparta será gratuita. Las donaciones o cuotas voluntarias destinadas a dicha educación en ningún caso se entenderán como contraprestaciones del servicio educativo. Las autoridades educativas, en el ámbito de su competencia, establecerán los mecanismos para la regulación, destino, aplicación, transparencia y vigilancia de las donaciones o cuotas voluntarias.

Se prohíbe el pago de cualquier contraprestación que impida o condicione la prestación del servicio educativo a los educandos.

En ningún caso se podrá condicionar la inscripción, el acceso a la escuela, la aplicación de evaluaciones o exámenes, la entrega de documentación a los educandos o afectar en cualquier sentido la igualdad en el trato a los alumnos, al pago de contraprestación alguna.

A casi cinco años de su vigencia, desafortunadamente hoy seguimos conociendo de casos que evidencian su incumplimiento, algunos de ellos se dieron prácticamente después de su entrada en vigor. Ejemplo de lo anterior es el señalado por el periódico *El Norte* en agosto de 2014,<sup>1</sup> cuando se refirió que decenas de padres de familia denunciaron ser víctimas de la exigencia del pago de inscripción por parte de directivos de jardines de niños, primarias y secundarias del área metropolitana de Monterrey en el estado de Nuevo León.

De acuerdo con la publicación, una madre de familia señaló: “En la secundaria número 3, Félix Escamilla, en Guadalupe, este año la cuota escolar pasó de mil 200 pesos a 2 mil pesos por alumno”, viéndose obligada a firmar un convenio para hacer los pagos de manera mensual, con la amenaza de que “si no pago, no aceptan a mi hija en la inscripción”.

Otro ejemplo es el denunciado por la propia Secretaría de Educación Pública ante la Procuraduría General de la República, en septiembre de 2016, contra la presidenta de la asociación de padres de familia de una primaria de Veracruz, por quitar los libros de texto a los alumnos que no habían aportado la cuota voluntaria. Ante ello, el entonces titular de la SEP, Aurelio Nuño, aseveró: “Las cuotas son voluntarias y ni las inscripciones, ni el uso de uniforme o la entrega de los libros está condicionado a una cuota, porque la educación pública es gratuita”.

Uno de los casos más recientes fue evidenciado por el periódico *La Jornada de Oriente*<sup>2</sup> en la edición del 1 de febrero del presente año, donde padres de familia de la primaria Manuel Lardizábal, en la capital de Tlaxcala, acusaron al director del plantel, Ricardo Efrén Oropeza Vázquez, de cobrar de forma indebida cuotas de 600 pesos para los menores de nuevo ingreso y 200 pesos por reinscripción.

Los padres de familia refirieron: “El nuevo director nos está imponiendo una cuota de 600 pesos en la preinscripción para primer año y 200 pesos más para cada hijo que tengamos en otro grupo, y esto no puede ser, ya que no pueden estar abusando de la situación económica que hoy tenemos en el país, y sobre todo los padres de familia”.

Si bien una ley prohíbe claramente el cobro obligatorio de cuotas escolares, como hemos referido, nos seguimos enfrentando a su incumplimiento. Si bien tenemos conocimiento de que la autoridad educativa federal ha puesto especial atención para erradicar dichas prácticas, a través del establecimiento de mecanismos que permitan su denuncia, no podemos dejar de llamar la atención de todas las autoridades escolares, federales y estatales, para que impulsen acciones coordinadas con el propósito de erradicar el cobro de cuotas obligatorias.

En virtud de lo expuesto, el Grupo Parlamentario del PVEM somete a consideración de esta asamblea la siguiente proposición con

#### **Punto de Acuerdo**

**Único.** La Cámara de Diputados del Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Secretaría de Educación Pública a desarrollar e implantar con las autori-

dades educativas estatales estrategias que garanticen la erradicación del cobro de cuotas escolares obligatorias como condición para prestar el servicio educativo.

#### Notas

1 Véase <http://www.elnorte.com/aplicacioneslibre/articulo/default.aspx?id=315716&md5=65955a945bc1516a1a906abb7da71f02&ta=0dfdbac11765226904c16cb9ad1b2efe>

2 Véase <http://www.lajornadadeoriente.com.mx/2018/02/01/denuncian-padres-cobro-cuotas-inscribir-hijos-escuelas/>

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 20 de febrero de 2018.

**Diputados:** Jesús Sesma Suárez (rúbrica), Arturo Álvarez Angli, Jorge Álvarez López, Rosa Alicia Álvarez Piñones, José Antonio Arévalo González, Alma Lucía Arzaluz Alonso, María Ávila Serna, Omar Noé Bernardino Vargas, Paloma Canales Suárez, Jesús Ricardo Canavati Tafich, Juan Manuel Celis Aguirre, Lorena Corona Valdés, José Alberto Couttolenc Buentello, Sharon María Teresa Cuenca Ayala, Andrés Fernández del Valle Laisequilla, Evelyng Soraya Flores Carranza, José de Jesús Galindo Rosas, Daniela García Treviño, Edna González Evia, Sofía González Torres, Yaret Adriana Guevara Jiménez, Leonardo Rafael Guirao Aguilar, Javier Octavio Herrera Borunda, Lía Limón García, López Roblero Uberly, Mario Machuca Sánchez, Cesáreo Jorge Márquez Alvarado, Virgilio Mendoza Amezcua, Cándido Ochoa Rojas, José Refugio Sandoval Rodríguez, Samuel Rodríguez Torres, Emilio Enrique Salazar Farías, Adriana Sarur Torre, Miguel ángel sedas castro, Francisco Alberto Torres Rivas, Georgina Paola Villalpan-do Barrios, Claudia Villanueva Huerta, Enrique Zamora Morlet.

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL CUAL SE EXHORTA A LA SCT A VERIFICAR EL AUTOTRANSPORTE DE CARGA, EN PARTICULAR QUE LOS TRACTOCAMIONES DOBLEMENTE ARTICULADOS NO TENGAN SOBREPESO AL SALIR DE API FEDERALES, A CARGO DEL DIPUTADO JONADAB MARTÍNEZ GARCÍA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO

El suscrito, Jonadab Martínez García, diputado federal de la LXIII Legislatura del Congreso de la Unión, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I; y artículo 79, numeral 1, fracción II, y numeral 2, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta honorable asamblea, la siguiente proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta respetuosamente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a verificar exhaustivamente al autotransporte de carga y de manera particular, que los tractocamiones doblemente articulados no tengan sobrepeso al momento de salir de las 16 Administraciones Portuarias Integrales Federales a su cargo, al tenor de la siguiente

#### Exposición de Motivos

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, otorga a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), la atribución de vigilar, verificar e inspeccionar que los caminos y puentes, así como los servicios de autotransporte y sus servicios auxiliares, cumplan con los aspectos técnicos y normativos correspondientes.

A su vez, tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes que constituyen vías generales de comunicación; así como los servicios de autotransporte federal que en ellos operan, sus servicios auxiliares y el tránsito en dichas vías.

Los siguientes ordenamientos legales establecen diversas atribuciones para la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en las materias que se indican:

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en su artículo 36 establece que corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), entre otros:

1. Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo a las necesidades del país;

**2. Otorgar concesiones y permisos para: establecer y operar servicios aéreos en el territorio nacional; para la prestación de servicios de auto-transporte en las carreteras federales; el establecimiento y explotación de servicios relacionados con las comunicaciones por agua y para construir las obras que le corresponda ejecutar;**

3. Regular las comunicaciones y transportes por agua;

4. Administrar los puertos centralizados y coordinar los de la administración paraestatal;

**5. Construir y conservar los caminos y puentes federales; y**

Construir y conservar caminos y puentes, en cooperación con los gobiernos de las entidades federativas, con los municipios y los particulares.

Ley de Puertos y la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, por su parte tienen por objeto regular correspondientemente: los puertos, terminales marinas e instalaciones portuarias; su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y formas de administración, así como la prestación de los servicios portuarios; las vías generales de comunicación por agua, la navegación y los servicios que en ellas se prestan, la marina mercante mexicana, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo.

Desde la perspectiva operativa, el gran éxito de la reestructuración portuaria iniciada en la década de los noventa ha sido la mejora sustancial en los rendimientos de la *“primera maniobra”*; es decir, el movimiento de mercancías del buque hacia las zonas de almacenamiento de las terminales portuarias, y viceversa. Esto permitió reducir significativamente el tiempo de estadía de los buques en los puertos, beneficiando en tiempo y costo a las líneas navieras, a las propias terminales portuarias y a los usuarios. Sin embargo, estas mejoras operativas tendrán mayores efectos en la competitividad del comercio exterior de México vía marítima, cuando los demás eslabones de las cadenas in-

termodales alcancen también elevados niveles de eficiencia y productividad. En este sentido, el principal **“cuello de botella”** que enfrenta la competitividad de las cadenas productivas en los puertos se encuentra en la llamada **“segunda maniobra”** (de patio a vehículo de transporte terrestre, y viceversa). Esta maniobra provoca un largo tiempo de estadía de los contenedores en los patios, o zonas de almacenamiento de las terminales portuarias.

Ejemplo de lo anterior son los siguientes datos:

- Promedio de estadía en puertos mexicanos = 10 días
- Promedio de estadía en puertos de EUA = 7 días
- Benchmark internacional de estadía promedio en puertos = 5 días”<sup>1</sup>

Así entonces, en términos de competitividad, el gran desafío que presenta el movimiento de carga en los puertos nacionales es la falta de continuidad de los altos rendimientos operativos de la primera maniobra (de buque a patio, o zona de almacenamiento y viceversa) en las siguientes fases de la cadena integrada de transporte y distribución, es decir, en la segunda maniobra y en todas las actividades asociadas a ésta. Existen varios elementos que contribuyen a esa situación, y tienen repercusiones diferenciadas (según el tipo de carga) en las cadenas manejadas por los puertos. En primer término, el complejo circuito de revisiones que se ha establecido prolonga la estadía de la carga en puerto. En segundo lugar, **las prácticas inadecuadas de los usuarios, representantes o el estado, para agilizar documentación y pagos, también contribuyen a la inmovilización de la carga.** En tercer lugar, predominan los sistemas de información y documentación heterogéneas y poco integradas, lo cual complica una ágil liberación de la carga en la segunda maniobra. Y a su vez **la falta de vigilancia e implementación de la normativa correspondiente sobre pesos y dimensiones en relación a los tractocamiones doblemente articulados que participan en la segunda maniobra.**

Por último, las cadenas de carga y la operación particular de los modos de transporte terrestres (camión y ferrocarril), pocas veces están ligadas a estrategias logísticas bien definidas, por tanto, generan ineficacia, falta de calidad en el servicio y costos adicionales.

Para entender la dimensión del problema, debemos de considerar que México cuenta con 117 puertos y terminales habilitadas a lo largo de 11,122 km de costas: 71 de estos puertos y terminales están concesionados en 25 Administraciones Portuarias Integrales (API). De esas 25 API, 16 están a cargo de la SCT, 2 a cargo del Fondo Nacional de Fomento al Turismo, 6 son estatales y 1 es privada. En cuanto a la autoridad marítima, ésta se conforma por 103 capitanías de puerto.<sup>2</sup>

En el Sistema Portuario Nacional se manejaron 170 millones 658 mil 594 toneladas de carga en 2016, siendo en el periodo enero-julio, 0.3 por ciento menor en comparación con el mismo periodo de 2015.<sup>3</sup>

Toda la carga que llega a los sistemas portuarios se tiene que mover a los diferentes destinos de nuestro país, por medio de los demás modos de transporte. Podemos observar en el párrafo anterior la magnitud de carga que reciben los puertos, de los cuales la mayor parte se mueven a través del Autotransporte Federal, representando el “81 por ciento del valor de la producción nacional que circula por autopistas y carreteras del país.”<sup>4</sup>

Para comprender al Sistema Portuario Nacional de nuestro país, debemos de considerar a las 16 Administraciones Portuarias Integrales Federales que sustentan el Sistema, y que están organizadas en dos sistemas por litoral: Océano Pacífico y Golfo de México y el Caribe, distribuyéndose de la siguiente manera:

API del Sistema Portuario del Océano Pacífico: Ensenada, Guaymas, Topolobampo, Mazatlán, Puerto Vallarta, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Salina Cruz y Puerto Chiapas.

API del Sistema Portuario del Golfo de México y el Caribe: Altamira, Tampico, Tuxpan, Veracruz, Coatzacoalcos, Dos Bocas y Progreso.

Dentro de estas 16 API existen “4 puertos estratégicos de carga, Altamira, Veracruz, Manzanillo y Lázaro Cárdenas, que movilizan el 96 por ciento de la carga contenerizada, 65 por ciento del granel agrícola, 40 por ciento del granel mineral y 38 por ciento de la carga general suelta”.<sup>5</sup> La carga que se mueve tiene que ser transportada al interior del país, ¿que implica esto?, **distribuir la carga al auto transporte, en especial al doblemente articulado**; Sin embargo, **la pro-**

**blemática se agrava al encontrar que se incumple con la Norma Oficial Mexicana (NOM-012-SCT-2-2017) en particular lo relacionado al peso bruto vehicular máximo autorizado por clase de vehículo y camino, al sobrecargar a los tractocamiones doblemente articulados.**

Como se puede observar en un pequeño extracto del reporte general de buques que se obtuvo a través de **una solicitud de información pública**, de la Administración Portuaria Integral de Salina Cruz, SA de CV, su gerencia de operaciones y el departamento de recinto fiscal de dicha Administración, observamos cómo se vulnera la NOM referida al **sobrecargar** a tractocamiones doblemente articulados (fulles) y de la misma manera a tractocamiones articulados (sencillos).

ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE SALINA CRUZ, S.A DE C.V.					
REPORTE GENERAL DE BUQUES					
BUQUE DESCARGADO 11/12/2014 AL 20/12/2014					
BUQUE: SITC TAISHAN					
N° VIAJE: 1					
REMITENTE: INAGRO					
PRODUCTO: MAIZ A GRANEL					
ESCOTILLA: 0					
FOLIO	PLACA	UNIDAD	TARA	TONELADAS	BRUTO
11,606	081DW6	FULL	28.260	77.480	105.740
11,608	421AJ7	SENCILLO	17.280	41.840	59.120
11,609	754AG9	SENCILLO	19.300	36.720	56.020
11,610	426DW5	FULL	27.260	71.380	98.640
11,611	825DW5	FULL	26.880	63.740	90.620
11,612	702EX3	FULL	26.140	57.700	83.840
11,613	379DW6	FULL	26.180	58.560	84.740
11,614	321DW5	FULL	29.860	61.760	91.620
11,615	780FC7	FULL	30.500	77.340	107.840
11,616	811AE8	FULL	28.860	76.680	105.540
11,617	054DW6	FULL	29.220	68.840	98.060
11,618	759AG9	FULL	26.900	74.720	101.620
11,619	687EW6	FULL	27.740	78.940	106.680
11,620	499DW6	FULL	28.000	70.900	98.900
11,621	825AE8	FULL	26.040	74.140	100.180

11,622	810EU7	FULL	25.860	63.600	89.460
11,623	259EP9	SENCILLO	19.060	45.500	64.560
11,624	225EP9	FULL	27.220	64.320	91.540
11,625	688EW6	FULL	31.660	76.580	108.240
11,626	689EW6	FULL	31.980	71.060	103.040
11,627	154AG9	FULL	32.540	66.200	98.740
11,628	728DW5	SENCILLO	18.700	40.220	58.920
11,629	421AJ7	SENCILLO	17.280	41.160	58.440
11,630	831AE8	FULL	27.060	65.720	92.780
11,631	081DW6	FULL	28.100	76.260	104.360
11,632	687EW6	FULL	27.600	80.960	108.560
11,633	780FC7	FULL	30.400	83.400	113.800
11,634	811AE8	FULL	28.760	82.960	111.720
11,635	759AG9	FULL	26.760	72.460	99.220
11,636	054DW6	FULL	29.020	74.420	103.440
11,637	224EP9	SENCILLO	18.860	49.120	67.980
11,638	688EW6	FULL	31.780	72.860	104.640
11,639	754AG9	FULL	32.420	69.600	102.020
11,640	259EP9	SENCILLO	18.660	46.680	65.340
11,641	421AJ7	SENCILLO	17.280	43.660	60.940
11,642	514AH2	SENCILLO	19.120	42.920	62.040
11,643	287EP9	SENCILLO	17.680	36.940	54.620

De la lista completa, se podrá observar que el Buque SITC Taishan descargo 13,244.94 toneladas a 199 tractocamiones de los cuales 147 eran doblemente articulados y 52 unitarios, y al revisar las cargas de dichos vehículos en el documento, todos ellos se encuentran sobrecargados.

De la misma manera, el Buque IVS Merlion descargo 15,820.060 toneladas a 252 tractocamiones: 175 eran doblemente articulados y 72 unitarios los cuales también se encuentran sobrecargados, exceptuando 5 tractocamiones: 3 unitarios y 2 doblemente articulados, que se encuentran apegados a la NOM citada.

Es aquí cuando la SCT **debería de coordinarse con las APIS para hacer respetar y verificar la NOM-012-SCT-2-2017 sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte**, dicha NOM establece en la tabla B-2, el peso bruto vehicular máximo autorizado por clase de vehículo y camino.

A su vez el numeral 10.4 de verificación dice:

a) **La verificación tendrá por objeto, comparar el peso bruto vehicular y las dimensiones del vehí-**

**culo o configuración vehicular, respecto al peso y dimensiones máximos autorizados por tipo de vehículo y camino que se establecen en la presente Norma, sin que se exceda el peso máximo de diseño del fabricante y aplicar la sanción correspondiente cuando se detecte exceso de peso y/o dimensiones.**

b) La Secretaría, sin perjuicio de las atribuciones que tiene conferidas la Secretaría de Gobernación, a través de la Policía Federal, en la materia, **verificará el peso y dimensiones de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado de conformidad con lo siguiente:**

De la misma manera el numeral 10.4.1 para Vehículos de carga nos indica:

1. En Centros de Verificación de Peso y Dimensiones, a través de:

a) **Básculas de pesaje y equipo de medición de dimensiones.**

b) **Nota de embarque y/o Carta de Porte debidamente documentada en términos de las disposiciones reglamentarias para verificar el peso y equipo de medición para dimensiones.**

2. **Mediante la autorregulación de usuarios y transportistas, aprobados por la Secretaría**, que cuenten dentro de su proceso de embarque con básculas de plataforma y equipo de medición de dimensiones de su propiedad y que dicho proceso, garantice el cumplimiento del peso y dimensiones máximos que establece la presente Norma en cada embarque transportado por cada tipo de vehículo y camino en donde circulen, debiendo sujetarse a las condiciones siguientes:

a) **Los interesados deberán presentar solicitud, anexando su procedimiento de embarque, con la descripción de cada una de las etapas del proceso de carga, así como el método de supervisión y control internos que garantizan que todos los embarques cumplen con el peso y dimensiones autorizados para los tipos de camino por donde circulan, el cual podrá ser evaluado por la Secretaría mediante muestreo en sitio para corroborar que efecti-**

**vamente su aplicación garantiza el cumplimiento de la normatividad.**

Es claro que la Secretaría **no ha frenado esta situación de impunidad** en relación a sobrecargar al auto-transporte de carga y en particular a los tractocamiones doblemente articulados en las **16 Administraciones Portuarias Integrales Federales a su cargo en particular** y en los puertos de nuestro país en general, a pesar de que la Dirección General de Comunicación Social de la dependencia ha manifestado que “la actual administración federal invertirá más de 67 mil millones de pesos en 25 proyectos con el objetivo de ampliar las capacidades de los puertos del país, lo que permitirá duplicar la capacidad instalada del Sistema Portuario Nacional, para pasar **de 260 a más de 500 millones de toneladas anuales.**”<sup>6</sup>

Esto puede causar, si no existe una adecuada regulación para los tractocamiones doblemente articulados y unitarios que circulan en nuestro país, que la infraestructura por saturación sea insuficiente, y por consiguiente el sistema de transporte se convertiría en un cuello de botella para las actividades productivas nacionales, situación que deseamos prevenir a través del presente punto de acuerdo.

“Actualmente la infraestructura carretera está constituida por 377,659 km de longitud, dividida entre red federal (49,652 km), carreteras alimentadoras estatales (83,981 km), la red rural (169,430 km) y brechas mejoradas (74,596 km).

De esta red carretera, destacan los 14 corredores carreteros, entre los dos océanos y las fronteras norte y sur del país.”<sup>7</sup>

“De los 14 corredores troncales carreteros, existen 4,350 km incompletos con altas especificaciones, impidiendo a los vehículos circular a velocidades mayores a los 90 km/h”<sup>8</sup> de manera continua y en condiciones de seguridad.

Además, algunos de estos corredores ya presentan problemas de saturación en algunos de sus tramos como: México-Querétaro, México-Puebla y México-Toluca-Atlatomulco.

“La red carretera registra la mayor parte de los desplazamientos de personas y de carga entre ciudades

y estados. **Los puertos y terminales mexicanos son el segundo modo en importancia para la carga** y el tercero en el movimiento de personas por cruceros y transbordadores. El ferrocarril de carga es el tercer modo de transporte en el movimiento de mercancía, pero el modo interurbano que menos pasaje transporta. El transporte aéreo de carga mueve menos del 0.01 por ciento de la carga, no obstante, es el segundo modo de transporte para pasajeros.”<sup>9</sup>

En distinto orden de ideas, se presentan además rezagos en la construcción de un verdadero Sistema Nacional de Plataformas Logísticas (SNPL), que incluya Zonas de Actividades Logísticas en los principales nodos de transporte y Recintos Fiscalizados Estratégicos que mejoren la eficiencia de los procesos logísticos, disminuyan los costos de producción y agregue valor a los productos.

Otro de los problemas de congestión urbana es producto de la mala planeación de los flujos de carga. Los centros logísticos y de distribución de carga generalmente se encuentran dentro de los núcleos urbanos. Por lo que la mezcla del tránsito de carga con el local agrava los niveles de congestión y emisión de contaminantes.

Sumado a ello la práctica de sobrecargar el autotransporte de carga, fuera de toda consideración de conducta antisocial o delictiva, tiene cierta “racionalidad” desde el punto de vista económico, ya que aumenta la productividad del autotransporte al reducir el número de viajes requerido para transportar cargas y reducir el costo promedio por tonelada-kilómetro, puesto que los costos de la operación se prorratan entre un mayor número de toneladas transportadas.

Los efectos negativos que el tránsito de vehículos automotores (tractocamiones unitarios y doblemente articulados) trajo consigo son: congestión, contaminación atmosférica y auditiva, hechos de tránsito, así como el daño a la infraestructura vial, mismos que se han convertido en objeto de preocupación de los planificadores del transporte. De estos impactos, todos excepto el último, son comunes al tránsito de automóviles, autobuses y camiones de carga. El daño a la estructura del pavimento, sin embargo, se distingue de los demás impactos por tres características: 1) es generado exclusivamente por los vehículos de carga; 2) su magnitud se agrava rápidamente al aumentar los pe-



sos en los ejes de los camiones; y 3) no se percibe tan obviamente como los otros impactos, que usualmente saltan a la vista por medio de los sentidos de forma inmediata.

El peso bruto vehicular en exceso de los autotransportes de carga, es un constante peligro para la totalidad de los usuarios de los caminos de jurisdicción federal.

Consideramos que incrementar la competitividad, eficiencia, así como ampliar la participación en la actividad económica nacional, por parte del sector autotransportes, no debe anteponerse a la seguridad de las personas.

La seguridad vial debe ser una prioridad para el sector de autotransporte de carga, ya que esta no va en contra de la competitividad. Es más, la productividad no se consigue sin seguridad.

En México, la seguridad en el transporte se ha convertido en un grave problema derivado de las malas condiciones de la infraestructura, la falta de cultura vial y la inseguridad nacional.

“Sólo en 2011 perdieron la vida en las carreteras federales más de 4,400 personas, se registraron 25 mil accidentes con daños materiales por valor de 1,361 mdp.”<sup>10</sup> “A nivel nacional y tomando en cuenta los accidentes en vías locales, entre 2006 y 2011 se registraron en el país aproximadamente 440 mil accidentes de tránsito terrestre por año en promedio.”<sup>11</sup> Debido al impacto económico y social de la inseguridad vial, la ONU ha declarado la década 2011-2020 como el Decenio de la Seguridad Vial.

A pesar de la gravedad del problema que nos ocupa, no existe en México un reporte unificado de hechos de tránsito y mortalidad para el sistema de transporte, siendo baja la cooperación institucional entre el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), los cuales manejan metodologías propias con estadísticas divergentes.

“Uno de los factores que contribuyen en la seguridad vial, es la conservación de la infraestructura carretera, que se encuentra en 2012 en un 80 por ciento en estado bueno y aceptable.”<sup>12</sup>

“Se estima que para una conservación óptima por encima del 90 por ciento de la red carretera federal libre de peaje se requieren 23 mil mdp anuales, mientras que los montos invertidos han sido consistentemente entre un 20 por ciento y 35 por ciento inferiores.”<sup>13</sup>

En cuanto a los servicios de transporte, la seguridad de las operaciones en todos sus modos es limitada, debido en parte a que no existe una política federal sobre la materia que establezca prácticas a seguir, defina con claridad los ámbitos de acción de los distintos órdenes de gobierno y articule las interacciones entre los mismos.

Asimismo, es importante notar que no existe un organismo independiente que se encargue de investigar los hechos de tránsito graves en el transporte, así como de dictaminar las causas de los mismos; por lo que no se genera ni acumula conocimiento veraz sobre el tema que permita prevenirlos.

Tampoco existe un monitoreo en el sector de los hechos delictivos, de tránsito, transporte de mercancías peligrosas o un sistema de alerta temprana y respuesta rápida a emergencias y desastres naturales que permita un intercambio de inteligencia entre dependencias e instituciones, con el fin de asegurar la infraestructura estratégica de transporte y generar seguridad a las personas en sus desplazamientos.

La seguridad vial deriva de una corresponsabilidad entre gobierno, permisionario y usuario; por lo que el cumplimiento de la ley en la materia no es opcional, **la verificación del peso y dimensiones del autotransporte de carga debe ser comprobable y visible en beneficio de todos.**

Es momento de afrontar la realidad que ocurre en los sistemas viales y como legisladores debemos de encontrar una solución real y certera. Por lo que llevar a cabo actuaciones efectivas en este rubro requiere de una ágil y oportuna coordinación de los tres órdenes de gobierno y el sector privado.

A México aún le faltan mejoras en la conectividad a través de obras focalizadas de infraestructura que agilicen el tráfico de mercancías por el país y en el exterior. Por lo que acciones de planeación internacional coordinada de los flujos de carga y establecimiento

conjunto de trámites y procedimientos que faciliten el movimiento internacional de los distintos modos de transporte, pueden contribuir significativamente a transformar a México en una plataforma logística.

A su vez tanto las fronteras terrestres como marítimas sufren retrasos en la operación debido a flujos lentos y normas aduanales restrictivas, que impiden desarrollar corredores “puerta a puerta”, rápidos y seguros. Es imperativo enfatizar la importancia que tienen para dinamizar el comercio; la implementación coordinada de medidas de pre certificación y la homologación de trámites y procedimientos aduaneros.

**El presente punto de acuerdo busca con los datos disponibles y sometidos a su consideración, incidir en la forma en que se pesa el autotransporte de carga en nuestro país, y en específico a los tractocamiones doblemente articulados (fulles) dentro de las Administraciones Portuarias Integrales (API), ya que en dichos recintos se puede prevenir el sobrecargar al autotransporte, al ser este el origen de la carga, a fin de evitar todos los efectos negativos que el sobrepeso de los tractocamiones doblemente articulados genera.**

Lo anterior en el entendido que todo el transporte de carga debe de ser pesado antes de salir de los puertos, lo cual no es un procedimiento adicional, sino es algo que debe de hacerse de acuerdo a la multicitada norma a fin de evitar el sobrepeso antes de transitar por los sistemas viales.

Por lo anteriormente expuesto y con fundamento en los artículos 6, numeral 1, fracción I; y artículo 79, numeral 1, fracción II, del Reglamento de la Cámara de Diputados; someto a consideración de esta soberanía el siguiente:

#### **Punto de Acuerdo**

**Único.** Se exhorta respetuosamente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a verificar exhaustivamente al autotransporte de carga y, de manera particular, que los tractocamiones doblemente articulados no tengan sobrepeso al momento de salir de las 16 administraciones portuarias integrales federales a su cargo.

#### **Notas**

1 Instituto Mexicano del transporte, Diagnóstico General sobre la Plataforma Logística de Transporte de Carga en México; SCT, Carlos Martner Peyrelongue, 2003.

2 Coordinación General de Puertos y Marina Mercante y el Sistema Portuario Nacional. Inegi, Dirección General de Geografía y Medio Ambiente.

3 SCT, Coordinación General De Puertos Y Marina Mercante, Dirección General de Puertos, Informe Estadístico Mensual Movimiento De Carga, Buques Y Pasajeros; Enero - julio, 2015 – 2016; Pág. 1-56.

4 SCT, Informe Sobre Acciones Relevantes de la SCT; Enero 2013- Junio 2016 Pág. 3-59.

5 Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018.

6 SCT, Dirección General de Comunicación Social, Comunicado: 362; Se Duplicará Capacidad Del Sistema Portuario Nacional Mediante Inversión De 67 Mmdp En 25 Proyectos: GRE, 12/08/2015.

7 Anuario estadístico SCT 2012

8 Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018.

9 Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018.

10 Indicadores seleccionados de siniestralidad en carreteras federales Cuadro 18.56, Inegi, 2011

11 Observatorio Nacional de Lesiones, CENAPRA.

12 SCT, Dirección General de Conservación, Evolución del Estado Físico e Inversión de la Red Carretera Federal Libre de Peaje.

13 SCT, Dirección General de Conservación Carretera

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 20 de febrero de 2018

Diputado Jonadab Martínez García (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE HACE UN LLAMADO A LAS AUTORIDADES FEDERALES, ESTATALES Y MUNICIPALES A ATENDER CON EFICACIA LA RECOMENDACIÓN DE LA CNDH Y LA MACRORRECOMENDACIÓN DE LA COMISIÓN ESTATAL DE DERECHOS HUMANOS DE JALISCO SOBRE EL DECESO DEL NIÑO MIGUEL ÁNGEL LÓPEZ ROCHA Y OTRAS MÁS DE 800 PERSONAS POR LA CONTAMINACIÓN DEL RÍO SANTIAGO, A CARGO DE LA DIPUTADA NORMA EDITH MARTÍNEZ GUZMÁN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PES

La que suscribe, diputada federal Norma Edith Martínez Guzmán, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Encuentro Social de la LXIII Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 74 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 79, fracción II, numeral 2, fracción III y VI del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía, el presente punto de acuerdo de urgente u obvia resolución, con base en las siguientes

### Consideraciones

Este 13 de febrero, se cumplieron 10 años de la muerte del niño Miguel Ángel López Rocha, debido a que cayó en el Río Santiago, ubicado en el municipio El Salto, en el estado de Jalisco, quien murió con un 400 por ciento más de lo debido en su cuerpo de arsénico derivado de la contaminación presente en el agua. Más de 800 personas han sido afectadas por la contaminación de este río, con problemas graves y en muchos casos mortales a causa principalmente de las complicaciones por insuficiencia renal, ya que en él, se han vertido por décadas aguas residuales, domésticas y agrícolas. Es vergonzoso, que nuestra entidad ocupe el segundo lugar a nivel mundial en morbilidad y mortalidad por esta causa.

El día 20 de abril del 2016, a través de otro exhorto de urgente y obvia resolución, presentado por una servidora el cual fue aprobado por unanimidad, se solicitó a las autoridades sanitarias y ambientales que atendieran de manera urgente y que se tomaran las medidas y acciones, tanto con las autoridades locales como de ejecución, en el marco de sus atribuciones, en la región noreste del litoral del Lago de Chapala, para resolver cuanto antes la ausencia total de fuentes de agua potable de calidad en dicha región, así como de segui-

miento a los casos en los que se ha visto afectada la salud de los pobladores, derivado de ésta problemática.

Es lamentable que a 10 años de este terrible hecho, las autoridades en su mayoría permanezcan omisas e indolentes. La sociedad pide justicia y hasta este momento no han tenido respuesta a sus demandas. Las familias que han sido afectadas siguen padeciendo las consecuencias de esta irresponsabilidad.

Es bien sabido que la Comisión Nacional de Derechos Humanos (CNDH) como la Comisión Estatal de Derechos Humanos Jalisco (CEDHJ), emitieron una recomendación con elementos que acreditaron violaciones a derechos a la conservación del medio ambiente, a la protección de la salud y a la vida en agravio del menor Miguel Ángel López Rocha, imputables a servidores públicos de la Conagua, autoridades estatales y municipales, toda vez que dicha autoridades, “conforme a las atribuciones que tiene conferidas por ley, no ha cumplido con la responsabilidad que tiene de tratar y sanear la contaminación de las aguas que conforman el río Santiago, provocando con ello no solamente el fallecimiento del agraviado, sino también la afectación a la salud de diversas personas que viven en las colonias aledañas al mencionado río.”<sup>1</sup>

La CNDH resolvió que “En consecuencia... los servidores públicos de la Comisión Nacional del Agua, encargados legalmente del control y vigilancia de la contaminación del río Santiago, incumplieron con los preceptos relativos a la protección a la salud y a la conservación del medio ambiente, reconocidos en el artículo 4o., párrafos tercero y cuarto, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y con su omisión contravinieron el artículo 8o., fracciones I y XXIV, de la Ley Federal de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos, que disponen la obligación que tienen los servidores públicos de cumplir con el servicio encomendado y abstenerse de cualquier acto u omisión que cause su suspensión o deficiencia, o implique el incumplimiento de cualquier disposición legal, reglamentaria o administrativa relacionada con el servicio público.” En la página de Conagua<sup>2</sup> se puede leer que tal recomendación no fue aceptada, sin encontrar ninguna explicación.

El 27 de enero de 2009, la “Comisión Estatal de Derechos Humanos emitió la Recomendación 1/2009, resolución que fue dirigida al Ejecutivo del Estado de

Jalisco, en la que se le solicitó el cumplimiento de 100 puntos; a los ayuntamientos de Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque, Tonalá, Tlajomulco de Zúñiga, El Salto, Juanacatlán, Ixtlahuacán de los Membrillos, Chapala, Poncitlán, Ocotlán, Tototlán, Atotonilco el Alto y Arandas, con 68 puntos a cada uno; a organismos como la Comisión Estatal del Agua, con 13 puntos; y al Sistema Intermunicipal para los Servicios de Agua Potable y Alcantarillado, con 24 puntos.<sup>3</sup>

	PUNTOS PROPUESTOS	PUNTOS ACEPTADOS	PUNTOS CUMPLIDOS	AVANCES
Ejecutivo	100	43	30   69.76%	12   92.30%
CEA	12	10	10   100%	
SIAPA	24	21	20   95.23%	1   100%
Arandas	68	68	8   11.76%	12   17.64%
Atotonilco el Alto	68	68	5   7.35%	6   8.82%
Chapala	68	68	35   51.47%	4   5.88%
El Salto	68	68	13   19.11%	2   3.44%
Guadalajara	68	68	52   76.47%	8   22.85%
Ixtlahuacán de los Membrillos	68	68	4   5.88%	38   55.88%
Juanacatlán	68	68	13   19.11%	37   97.36%
Ocotlán	68	68	4   5.88%	68   100%
Poncitlán	68	68	2   2.94%	68   100%
San Pedro Tlaquepaque	68	68	49   72.05%	26   60.46%
Tlajomulco de Zúñiga	68	68	61   90%	7   10.29%
Tonalá	68	68	0	8   11.76%
Tototlán	68	68	3   4.41%	19   27.94%
Zapopan	68	68	9   13.23%	14   23.72%

Fuente: Comisión Estatal de Derechos Humanos de Jalisco.<sup>4</sup>

De acuerdo con una investigación realizada por Greenpeace “La contaminación de los cuerpos de agua es una preocupación a nivel mundial, e incluso, es considerada por algunos como un problema ambiental epidémico. En México, el problema de la contaminación afecta las cuencas Lerma Chapala-Santiago, Balsas, Bravo, Grijalva, Papaloapan y las comprendidas en las regiones hidrográficas Golfo Norte, Pacífico Norte y Golfo Centro. A nivel nacional, actualmente se descarga a los ríos un volumen de 243 metros cúbicos por segundo (m<sup>3</sup>/s) de aguas residuales municipales y 188.7 m<sup>3</sup>/s de industriales, de las cuales, reciben tratamiento sólo un 40.5 por ciento de las primeras y menos del 16 por ciento de las segundas. Por otra parte, solamente se monitorean una docena de sustancias y parámetros para medir la calidad del agua cuando se vierten cientos de sustancias químicas en los ríos de México.<sup>5</sup> En el estudio realizado encontraron en 2012, que la mortalidad por tumores malignos y malforma-

ciones congénitas en niños menores de 15 años, tanto en El Salto y en Juanacatlán las tasas de mortandad por tumores malignos del sistema digestivo y marginalmente la leucemia linfocítica y cáncer de mama superaron la media estatal, consecuencia de la falta de atención ya que desde años anteriores diversos estudios oficiales ya alertaban que las aguas estaban severamente contaminadas.

Más aun en otro estudio denominado Programa de Manejo Integral de la Cuenca del Río Santiago – Guadalajara, realizado por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat), la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial del Estado de Jalisco (Semadet) y el Centro de Investigaciones en Geografía Ambiental (CIGA-UNAM) UNAM, en 2016, concluyeron que “el Río Santiago, por la calidad de sus aguas está en situación crítica, pero es posible revertirlo; es necesario tomar acciones directas, inmediatas y eficaces para lograrlo, ello es responsabilidad de las instituciones gubernamentales, pero ante todo de la ciudadanía, de los casi 5 millones de personas que habitan la Cuenca”, destacando que para este documento no se recibió información de Conagua a pesar de que se requirió por la vía de transparencia.

Por todo lo anterior, solicitamos de manera enérgica que se realicen de forma urgente las acciones necesarias para atender a la población afectada, así como para revertir los daños causados en el Río Santiago, pero principalmente pedimos se castigue a todos los responsables por las omisiones, por los daños causados en la cuenca Lerma- Santiago-Chapala. Pedimos justicia para Miguel Ángel y para su familia, de un hecho que nunca debió pasar y que pudo ser prevenible. Justicia para todas las familias afectadas y para todas las personas que por esa irresponsabilidad y omisión ya no están con nosotros.

Por lo anteriormente expuesto, sometemos de urgente u obvia resolución a la consideración de este órgano legislativo la presente proposición con

### Punto de Acuerdo

**Único.** La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión hace un llamado enérgico a las autoridades federales, estatales y municipales, a atender con eficiencia la recomendación de la Comisión Nacional de Derechos Humanos y la macro recomenda-

ción de la Comisión Estatal de Derechos Humanos Jalisco, con respecto al deceso del niño Miguel Ángel López Rocha y más de 800 personas por la contaminación del Río Santiago, en el estado de Jalisco.

#### Notas

1 [http://www.cndh.org.mx/sites/all/doc/Recomendaciones/2010/Rec\\_2010\\_012.pdf](http://www.cndh.org.mx/sites/all/doc/Recomendaciones/2010/Rec_2010_012.pdf)

2 <http://app.conagua.gob.mx/transparencia/Contenido.aspx?n1=8&n2=171>

3 <http://cedhj.org.mx/macrorcomendacion.asp>

4 [http://cedhj.org.mx/macrorcomendacion\\_avances.asp](http://cedhj.org.mx/macrorcomendacion_avances.asp) (consultado el día 14 de febrero del 2017)

5 [http://www.greenpeace.org/mexico/global/mexico/report/2012/9/informe\\_toxicos\\_rio\\_santiago.pdf](http://www.greenpeace.org/mexico/global/mexico/report/2012/9/informe_toxicos_rio_santiago.pdf)

Palacio Legislativo, a 20 de febrero de 2018.

Diputada Norma Edith Martínez Guzmán (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE EXHORTA A LA CONDUSEF A EVALUAR LA APERTURA DE UNA SUBDELEGACIÓN EN MONCLOVA, COAHUILA, PARA ASEGURAR A LOS USUARIOS DE PRODUCTOS Y SERVICIOS FINANCIEROS DE LA REGIÓN EL ACCESO A LA JUSTICIA, SUSCRITA POR LAS DIPUTADAS MARÍA GUADALUPE OYERVIDES VALDEZ Y ANA MARÍA BOONE GODOY, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

Con fundamento en los artículos 6, numeral 1, fracción I, y 79 del Reglamento de la Cámara de Diputados y demás disposiciones jurídicas aplicables, las suscritas, María Guadalupe Oyervides Valdez y Ana María Boone Godoy, pertenecientes al Grupo Parla-

mentario del Partido Revolucionario Institucional, presentan a esta soberanía proposición con punto de acuerdo, al tenor siguiente:

#### Exposición de motivos, fundamentos y consideraciones

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en el artículo 17, interpretado de manera sistemática con el artículo 1o., establece el derecho fundamental de acceso a la impartición de justicia, integrado a su vez por los principios de justicia pronta, completa, imparcial y gratuita.

Reiterando la premisa expuesta y mi posición de que la justicia debe estar al alcance de todos en forma ágil y oportuna, quisiera exponer en forma breve datos duros que reflejan la lamentable situación que afecta a la población mexicana, incluyendo sin limitar los habitantes de Coahuila, distrito que represento, a efectos de después poder concatenar la información y demostrar el enfoque del presente exhorto.

El Propio Plan Nacional de Desarrollo presentado por el presidente para su sexenio refiere, entre otros, los siguientes aspectos:

- Actualmente, la pobreza ocupa en México una amplia extensión social y territorial.

- Según cifras del Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social correspondientes a 2010, 46.2 por ciento de la población se encontraba en condiciones de pobreza. Lo anterior significa que casi la mitad de la población mexicana no dispone de ingresos suficientes para adquirir los bienes y servicios que requiere para satisfacer sus necesidades.

- De la población nacional, 10.4 por ciento se encuentra en **pobreza extrema**: carece del ingreso mínimo necesario para adquirir una canasta alimentaria, además de no poder ejercer tres o más derechos sociales.

- Los niveles de pobreza en México se han mantenido altos, a pesar de un creciente gasto social y de la implantación de un diverso mosaico de políticas públicas de los tres órdenes de gobierno. Las formas de exclusión también han variado y se extien-

den a productos y servicios no convencionales, como es el caso de las tecnologías vinculadas a la sociedad del conocimiento y la información.

Siendo la justicia un elemento que debe estar al alcance de la población y siendo dicha población una que se encuentra en una posición limitada para acceder a ella, sea por que no tiene recursos para pagar determinada representación u orientación o, aún peor, sea porque no tiene recursos tan si quiera para acercarse a la autoridad y exigir justicia, resulta demandante buscar los medios necesarios para acortar puentes y eliminar barreras que impidan su acceso, pues de no ser así como Estado estaríamos vulnerando la garantía individual de dichas personas.

En el sentido de lo anterior se pronunció la Organización de las Naciones Unidas, que aseveró que el acceso a la justicia es un principio básico del estado de derecho. Sin acceso a la justicia, las personas no pueden hacer oír su voz, ejercer sus derechos, hacer frente a la discriminación o hacer que rindan cuentas los encargados de la adopción de decisiones.

La declaración de la *Reunión de alto nivel sobre el estado de derecho* hizo hincapié en el derecho a la igualdad de acceso a la justicia para todos, incluidos los miembros de grupos vulnerables, y reafirmó el compromiso de los Estados miembros de adoptar todas las medidas necesarias para prestar servicios justos, transparentes, eficaces, no discriminatorios y responsables que promovieran el acceso a la justicia para todos (<https://www.un.org/ruleoflaw/es/thematic-areas/access-to-justice-and-rule-of-law-institutions/access-to-justice/>).

Queda claro que es nuestro deber hacer algo, debemos remover los obstáculos normativos, sociales o económicos que impiden o limitan la posibilidad de acceso a la justicia.

Por su parte, entrando en algo más específico, la Ley de Protección y Defensa al Usuario de Servicios Financieros refiere en el artículo 1o. que tiene por objeto la protección y defensa de los derechos e intereses del público usuario de los servicios financieros, que prestan las instituciones públicas, privadas y del sector social debidamente autorizadas, así como regular la organización, los procedimientos y el funcionamiento de la entidad pública encargada de dichas funciones.

En el artículo 4o. refiere, entre otras cosas, que **la protección y defensa de los derechos e intereses de los Usuarios, estará a cargo de la Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros**, que tiene como objetivo prioritario procurar la equidad en las relaciones entre los usuarios y las instituciones financieras, **otorgando a los primeros elementos para fortalecer la seguridad jurídica en las operaciones que realicen y en las relaciones que establezcan con las segundas.**

En adición a lo anterior, el Estatuto Orgánico de la Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros refiere lo siguiente:

- Las delegaciones regionales se adscriben por zonas. Coahuila se encuentra en la Dirección General de Delegaciones Norte-Sur.

- Puede haber subdelegaciones, que estarán facultadas para notificar, conforme a las disposiciones aplicables, las resoluciones o los mandamientos emitidos por los órganos y las unidades administrativas de la comisión nacional facultados para ello, incluidas aquellas donde se efectúen requerimientos de información, documentación, medios electromagnéticos y demás elementos a las instituciones financieras.

El Reglamento Interior de la Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros prevé:

- Las delegaciones, como unidades administrativas desconcentradas de la comisión nacional, podrán ser regionales, estatales o locales y, además de las atribuciones que les corresponden conforme al presente reglamento, realizarán las funciones que por acuerdo superior se les deleguen, en el ámbito de competencia que les corresponda de conformidad con el acuerdo de circunscripción territorial respectivo, el cual será publicado en el Diario Oficial de la Federación.

En atención de todo lo expuesto, con la intención de asegurar el objeto de la Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros y de proteger la garantía individual de acceso a la justicia que tienen los coahuilenses, quisiera exhortarlo a realizar los estudios, actos o trámites necesarios para abrir una subdelegación al alcance de éstos.

Actualmente, en Torreón y Saltillo se encuentran los únicos módulos de la delegación de Coahuila; ambos municipios se encuentran en el perímetro del estado por lo que significa para los habitantes del resto de los municipios movilizarse e incurrir en gastos de transporte y hospedaje, entre otros, que en muchas ocasiones no pueden ser solventados, por lo cual se ven imposibilitados a si quiera buscar el apoyo de la autoridad cuando sus derechos han sido violentados por una institución financiera.

La desventaja de que ambos módulos se encuentren en el perímetro sur de uno de los estados con la mayor superficie en México, 151 mil 600 kilómetros cuadrados, para ser exactos, es que para quienes residen en los restantes treinta y seis municipios, sobre todo los que viven al norte del estado tengan que hacer viajes de aproximadamente que puede superar incluso las 5 horas.

Por tal motivo, considero apropiado que el estado tenga una subdelegación más céntrica que apoye a los municipios del centro y norte, pudiendo ser la opción más viable Monclova, el municipio que sigue en mayor número de habitantes y por su posición geográfica.

### Punto de Acuerdo

**Único.** Se envíe un respetuoso exhorto y recomendación al presidente de la Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros a realizar con arreglo a sus facultades y en el ámbito de sus atribuciones, en seguimiento del marco vigente, los estudios y actos que resulten necesarios a fin de evaluar con la intención de abrir una subdelegación en Monclova, Coahuila, a fin de fortalecer en Coahuila el alcance que tiene la Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros y de asegurar su acceso a la justicia a los usuarios de productos y servicios financieros de dicha región.

Dado en Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 20 de febrero de 2018.

**Diputadas:** María Guadalupe Oyervides Valdez, Ana María Boone Godoy (rúbricas).

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL CUAL SE EXHORTA A LAS COMISIONES DE RÉGIMEN, REGLAMENTOS Y PRÁCTICAS PARLAMENTARIAS, Y DE PRESUPUESTO Y CUENTA PÚBLICA DE ESTA SOBERANÍA A DICTAMINAR LA INICIATIVA QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LAS LEYES ORGÁNICA DEL CONGRESO GENERAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, Y FEDERAL DE PRESUPUESTO Y RESPONSABILIDAD HACENDARIA, A CARGO DE LA DIPUTADA MINERVA HERNÁNDEZ RAMOS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

La que suscribe, Minerva Hernández Ramos, diputada federal integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de la LXIII Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I; 62, numeral 3; 79, numeral 1, fracción II, y numeral 2, y demás relativos del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta honorable asamblea, la siguiente proposición con punto de acuerdo al tenor de las siguientes

### Consideraciones

**Primera.** Que en mi carácter de diputada federal e integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de esta LXIII Legislatura, presenté con diputados integrantes de diversos grupos parlamentarios la iniciativa que reforma y adiciona diversas disposiciones de las Leyes Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, y Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, para proponer la creación de un nuevo órgano técnico de las finanzas públicas del Poder Legislativo (en adelante, iniciativa).

La iniciativa tiene por objeto la creación de un nuevo órgano técnico de las finanzas públicas del Poder Legislativo federal con la función principal de generar información, análisis y datos sobre las finanzas públicas nacionales con base en estudios técnicos, que sirvan de apoyo parlamentario para la toma de decisiones en ambas Cámaras de acuerdo a las facultades de cada órgano legislativo.

Esta propuesta incluye los siguientes atributos para la conformación del órgano:

- a) Naturaleza jurídica;
- b) Principios de actuación; y

c) Atribuciones.

**Segunda.** Que el 28 de marzo de 2017 la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados turno la iniciativa a las Comisiones Unidas de Régimen, Reglamentos, Prácticas Parlamentarias, y de Presupuesto y Cuenta Pública (en adelante, Comisiones) para su análisis y dictamen correspondiente.

**Tercera.** Que el 21 de julio de 2017 de conformidad con lo dispuesto por el artículo 185 del Reglamento de la Cámara de Diputados, la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados amplió el plazo al 15 de diciembre de 2017 a las Comisiones para el análisis y dictaminación de la iniciativa.

No obstante, hasta la fecha las Comisiones no han emitido el dictamen correspondiente.

Por las razones expresadas y con fundamento en las disposiciones invocadas, se propone el siguiente

#### **Punto de Acuerdo**

**Único.** Se exhorta respetuosamente a las Comisiones Unidas de Régimen, Reglamentos y Prácticas Parlamentarias, y de Presupuesto y Cuenta Pública de la Cámara de Diputados a dictaminar a la brevedad, la Iniciativa que reforma y adiciona diversas disposiciones de las Leyes Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, y Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, presentada en la sesión ordinaria de la Cámara de Diputados el 28 de marzo de 2017.

Salón de sesiones de la Cámara de Diputados,  
a veinte de febrero de dos mil dieciocho.

Diputada Minerva Hernández Ramos (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, RELATIVO A LOS PROGRAMAS DE FOMENTO DE LA MEDICINA TRADICIONAL MEXICANA Y LAS ACCIONES PARA QUE SEA INSCRITA Y RECONOCIDA POR LA UNESCO EN LA LISTA REPRESENTATIVA DEL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL DE LA HUMANIDAD, A CARGO DE LA DIPUTADA CRISTINA ISMENE GAYTÁN HERNÁNDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRD

La suscrita, diputada Cristina Ismene Gaytán Hernández, del Partido de la Revolución Democrática de la LXIII Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6 y 79, numeral 2, fracción II, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta honorable Cámara de Diputados, la siguiente proposición con punto de acuerdo al tenor de los siguientes:

#### **Antecedentes**

1. La medicina tradicional es reconocida hoy como un recurso fundamental para la salud de millones de seres humanos, un componente esencial del patrimonio tangible e intangible de las culturas del mundo, un acervo de información, recursos y prácticas para el desarrollo y el bienestar, y un factor de identidad de numerosos pueblos del planeta.<sup>1</sup>

2. La medicina tradicional interactúa con otros modelos terapéuticos para conformar un sistema de salud alternativo y complementario para millones de mexicanos habitantes del campo y la ciudad. Asociada fuertemente a las plantas medicinales –su recurso más abundante, accesible y conocido–, la medicina tradicional es mucho más que botánica medicinal.<sup>2</sup>

3. La estrategia de la Organización Mundial para la Salud (OMS) sobre Medicina Tradicional 2014-2023 establece dos objetivos principales; prestar apoyo a los Estados Miembros para que aprovechen la contribución de la Medicina Tradicional a la salud, el bienestar y la atención de la salud centrada en las personas, y promover la utilización segura y eficaz de la Medicina Tradicional mediante la reglamentación de productos, prácticas y profesionales.<sup>3</sup>

4. De acuerdo con la Oficina de la UNESCO en México, a partir de la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial celebrada en 2003, debe entenderse por patrimonio inmaterial “todo aquel



patrimonio que debe salvaguardarse y consiste en el reconocimiento de los usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas transmitidos de generación en generación y que infunden a las comunidades y a los grupos un sentimiento de identidad y continuidad, contribuyendo así a promover el respeto a la diversidad cultural y la creatividad humana”. Tal como se define en la Convención, el patrimonio cultural inmaterial, se manifiesta particularmente en los siguientes ámbitos:<sup>4</sup>

- Las tradiciones y expresiones orales, incluido el idioma como vehículo del patrimonio cultural inmaterial.
- Las artes del espectáculo.
- Los usos sociales, rituales y actos festivos.
- Los conocimientos y usos relacionados con la naturaleza y el universo.
- Las técnicas ancestrales tradicionales.

5. La riqueza patrimonial inmaterial de México es inmensa gracias al aporte cultural que ostenta. Es proceso, resultado y herencia de las prácticas ancestrales de los antiguos mexicanos. La Medicina Tradicional mexicana, es parte fundamental de la vida social y cultural de nuestro país; aprovecharla, apreciarla y promoverla es crucial para generar mejores condiciones de vida.

### Consideraciones

1. México es uno de los 51 miembros fundadores de la Organización para las Naciones Unidas<sup>5</sup> y coopera con la Organización Mundial de la Salud y la Organización Panamericana de la Salud como parte del Acuerdo de Cooperación Técnica, firmado el 30 de mayo de 1984.<sup>6</sup> Asimismo, es firmante de la Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural de 1972.<sup>7</sup>

2. Uno de los cuatro Objetivos Básicos de la **Organización Mundial para la Salud** establecidos en la Estrategia de la OMS sobre Medicina Tradicional es “*Integrar la medicina tradicional en los sistemas nacionales de salud mediante el desarrollo y la aplicación de políticas y programas nacionales sobre medicina tradicional.*”<sup>8</sup>

3. México cuenta con 8 expresiones culturales inscritas en la **Lista Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad**, siendo uno de los países de América Latina con el mayor número de manifestaciones inscritas y reconocidas.<sup>9</sup> No obstante, aún tenemos una gran riqueza patrimonial inmaterial que no ha sido inscrita, ni reconocida, como es el caso de la Medicina Tradicional mexicana.

4. El **Plan Nacional de Desarrollo**, en su Objetivo 2.2 (Transitar hacia una sociedad equitativa e incluyente), y como parte de la Estrategia 2.2.3 (Fomentar el bienestar de los pueblos y comunidades indígenas, fortaleciendo su proceso de desarrollo social y económico, respetando las manifestaciones de su cultura y el ejercicio de sus derechos), establece: “*Impulsar políticas para el aprovechamiento sustentable y sostenible de los recursos naturales existentes en las regiones indígenas y para la conservación del medio ambiente y la biodiversidad, aprovechando sus conocimientos tradicionales.*”

5. La **Ley Orgánica de la Administración Pública Federal** en su artículo 41 Bis establece los asuntos que corresponden a la Secretaría de Cultura, entre los que se encuentran: “Planear, dirigir y coordinar las tareas relacionadas con las lenguas indígenas, así como fomentar su conservación; Promover e impulsar la investigación, conservación y promoción de la historia, las tradiciones y el arte popular; y Fomentar las relaciones de orden cultural con otros países; facilitar la celebración de convenios de intercambio de educandos en las especialidades de las artes y la cultura universal; y definir la proyección de la cultura mexicana en el ámbito internacional, tanto bilateral como multilateral, con la colaboración de la Secretaría de Relaciones Exteriores;...”

6. La Secretaría de Cultura, cuenta con un Programa de Patrimonio Cultural Inmaterial y Diversidad Cultural, cuyo objetivo es diseñar y coordinar estrategias que contribuyan a la salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial, y a la protección y promoción de la diversidad de las expresiones culturales, populares, indígenas y urbanas, a fin de colaborar en el desarrollo sustentable de México.<sup>10</sup>

7. La fracción VI Bis del artículo 6° de la **Ley General de Salud** dispone que el Sistema Nacional de Salud tiene entre sus objetivos el de *promover el conoci-*

*miento y desarrollo de la medicina tradicional indígena y su práctica en condiciones adecuadas.*

8. La Secretaría de Salud, cuenta con la Dirección de Medicina Tradicional y Desarrollo Intercultural encargada de definir e impulsar la política intercultural en la oferta de los servicios institucionales en un marco de respeto y promoción de los derechos humanos, la perspectiva de género y una visión innovadora que promueva la interrelación con la medicina tradicional mexicana y las denominadas Medicinas Complementarias, presentes en las preferencias de la sociedad.<sup>11</sup>

9. La cultura es un elemento indispensable para la integración y armonía de las y los mexicanos, un factor de cohesión social y al mismo tiempo elemento indiscutible para la cristalización de los derechos humanos a través de los instrumentos internacionales y órdenes jurídicos nacionales y locales fundados en la ética de la igualdad, libertad y dignidad humanas.

Por lo anteriormente fundado y motivado, pongo a consideración de esta Soberanía el siguiente punto de:

### Acuerdo

**Primero.** La honorable Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, exhorta respetuosamente, a los titulares de la Secretaría de Cultura y de la Secretaría de Salud, en el ámbito de sus competencias, para que hagan pública la información sobre el estado que guardan sus respectivos programas de fomento a la Medicina Tradicional mexicana así como los resultados de las acciones que estén implementando en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 41 Bis de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y la fracción VI Bis del artículo 60. de la Ley General de Salud, respectivamente.

**Segundo.** La honorable Cámara de Diputados del Congreso de la Unión exhorta a la Secretaría de Cultura y la Secretaría de Salud, en colaboración de la Secretaría de Relaciones Exteriores, para que realicen las acciones necesarias a efecto de que la Medicina Tradicional mexicana sea inscrita y reconocida por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) en la lista representativa del patrimonio cultural inmaterial de la humanidad.

### Notas

1 Texto disponible en la Biblioteca Digital de la Medicina Tradicional Mexicana, disponible en: <http://www.medicinatradicional-mexicana.unam.mx/presenta.html>

2 Ídem.

3 Estrategia de la OMS sobre medicina tradicional 2014-2023. Organización Mundial para la Salud, 2013.

4 Oficina de la UNESCO en México.

<http://www.unesco.org/new/es/mexico/work-areas/culture/intangible-heritage/>

5 Centro de Información de las Naciones Unidas <http://www.cinu.org.mx/onu/mexico.htm>

6 Pan American Health Organisation [http://www.paho.org/mex/index.php?option=com\\_content&view=category&layout=blog&id=747&Itemid=296](http://www.paho.org/mex/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=747&Itemid=296)

7 México firma dicha convención el 23 de febrero de 1984. Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura

<http://www.unesco.org/eri/la/convention.asp?KO=13055&language=S&order=alpha>

8 Estrategia de la OMS sobre medicina tradicional 2014-2023. Organización Mundial para la Salud, 2013.

9 Datos obtenidos de la página:

<http://www.unesco.org/new/es/mexico/work-areas/culture/intangible-heritage/>

10 Acciones y Programas. Texto disponible en el sitio oficial de la Secretaría de Cultura <https://www.gob.mx/cultura/acciones-y-programas/programa-de-patrimonio-cultural-inmaterial>

11 Acciones y Programas. Texto disponible en el sitio oficial de la Secretaría de Salud.

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 15 de febrero de 2018.

Diputada Cristina Ismene Gaytán Hernández (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE EXHORTA AL EJECUTIVO FEDERAL A PROVEER POR LA SENER DE GASOLINAS Y COMBUSTIBLES DOMÉSTICOS MÁS BARATOS A LOS MEXICANOS, SEGÚN LO OFRECIDO EN LA REFORMA ENERGÉTICA, A CARGO DE LA DIPUTADA BLANCA MARGARITA CUATA DOMÍNGUEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

Blanca Margarita Cuata Domínguez, en nuestra calidad de integrantes del Grupo Parlamentario de Morena en la LXIII Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I, y en las fracciones IV y V del numeral 2 del artículo 79 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración de esta soberanía, la presente proposición con punto de acuerdo, con carácter de urgente u obvia resolución, al tenor de las siguientes:

### Consideraciones

Con la llamada reforma en materia energética, por la que se reformaron los artículos 25, 27 y 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 20 de diciembre de 2013, se posibilitó la participación privada en los sectores energéticos de México, incluyendo las actividades estratégicas de exploración y extracción de petróleo y gas natural, para supuestamente mantener y fortalecer la rectoría del Estado sobre la industria petrolera, ya que se conservaría para la Nación la propiedad de los hidrocarburos en el subsuelo, lo cual al pasar de los años vemos que solo era una falacia.

En particular, la reforma propuso la liberación de los precios de las gasolinas hasta 2018, modificándose dicha fecha en el Presupuesto de Egresos de la Federación de 2017, aprobado que fue por las fuerzas políticas integrantes del pacto por México.

Hoy vemos el fracaso de la liberación de los precios de los combustibles.

Hay mucho discurso político, pero el Ejecutivo federal no quiere asumir las consecuencias de esta decisión que día tras día abusa de la nobleza del país y quienes cada día padecen el alza de los precios de manera generalizada.

Por ejemplo: la permisoria PL/ 10200/ EXP/ ES/ 2015 denominada Nacional de Combustibles y Lubri-

cantes, SA de CV, el 6 de febrero del año en curso anuncio la venta de Gasolina Premium (Mayor a 91 octanos) (2) a 19.45 pesos<sup>1</sup> mientras PL/ 10857/ EXP/ ES/ 2015, Servicio Viga, SA de CV, vendió Premium (Mayor a 91 octanos) (2) a 19.50 pesos<sup>2</sup>.

Cabe destacar, que, en 2012, la gasolina Premium costaba 10.95 pesos<sup>3</sup> pesos por litro, ha aumentado 8.55 pesos, cantidad que representa 78.08 por ciento de aumento a la gasolina en lo que va del presente sexenio.

AÑO	MES	MAGNA	PREMIUM	DIESEL
2010	Julio	\$8.36	\$9.90	\$8.45
2011	Julio	\$9.32	\$10.38	\$9.41
2012	Julio	\$10.36	\$10.95	\$10.45
2013	Julio	\$11.58	\$12.14	\$11.94
2014	Julio	\$12.86	\$13.56	\$13.39
2015	Julio	\$13.57	\$14.38	\$14.20
2016	Septiembre	\$13.98	\$14.81	\$14.45
2017*	Enero	\$15.99	\$17.79	\$17.05

\*Precios promedio a nivel nacional del 1 de enero al 3 de febrero de 2017

4

Por otro lado, el salario mínimo aprobado para este año es de 88.36 pesos (ochenta y ocho pesos con treinta y seis centavos) lo que quiere decir que un litro es el 22.06 por ciento del salario mínimo, luego entonces el costo de cuatro litros de gasolina es el equivalente a un día de salario mínimo.

No olvidemos, que la reforma energética fue presentada a los mexicanos como la panacea a la mala situación económica que vivimos, prometiéndonos que la gasolina, el gas y la luz, bajarían sus precios.

Respecto a las tarifas de luz, aunque las tarifas de uso doméstico cobradas a la mayoría de los hogares han estado estables y dependen de la zona del país, el incremento a las tarifas de uso industrial y comercial, no han cesado. En el verano de 2017, las tarifas eléctricas para ambos sectores tuvieron un incremento de entre 26.5 a 40.44 por ciento, en comparación con julio de 2016.<sup>5</sup>

No olvidamos, el mega gasolinazo de enero de 2013, donde el precio de la gasolina Magna subió 5.76 pesos de un solo golpe a la bolsa de los mexicanos, al pasar de 10.92 pesos por litro a 16.68 pesos en 2017, lo que quiere decir que los precios de las gasolinas no han bajado, por el contrario, siguen subiendo, y Pemex a cin-

co años de su implantación, en diciembre de 2013, sigue sin contar con los ductos y almacenamientos necesarios para la producción y transporte de combustibles.

Resulta por demás inadmisibles que, en el tercer trimestre de 2017, los principales resultados de la empresa productiva del Estado Pemex, reportó números negativos, la producción de crudo y de gas natural tuvieron una disminución y se reportó una pérdida de 101 mil 804 millones de pesos.<sup>6</sup>

México se encuentra sumido en un estancamiento ocasionado entre muchos otros factores por la impunidad, la corrupción y la tolerancia a que los grandes empresarios se vuelvan ricos a costa del dinero de los que menos tienen, además de que está harto; se nos prometió no más gasolinazos y alzas en los precios de Gas y Luz y resulta por demás increíble que el primer día del mes de enero de 2017, los combustibles aumentaron el 20 por ciento.

En razón de lo anterior, y más allá de la oposición del Grupo Parlamentario de Morena, se impuso el aumento en los precios de los combustibles que trae como consecuencia el aumento de los costos en todos los niveles, así como impacto negativo de la inflación y estancamiento económico nacional.

En el caso en particular del Gas LP, el mismo ha subido en los últimos meses en entidades como Guerrero hasta un 48 por ciento por litro, tan solo de diciembre de 2016 al 28 de febrero de 2017.

En el caso del gas LP, en el último año aumento 82.4 pesos lo que quiere decir que en un año aumento 28 por ciento su precio, en ese sentido, también acreditamos que los precios de los combustibles no bajan y contrario a lo que nos dicen los infomerciales del Ejecutivo federal, vemos un detrimento en la bolsa de las y los mexicanos, y las consecuencias que ello conlleva, porque empiezan los aumentos generalizados de la canasta básica.

Como vemos, la reforma energética es un total fracaso, ya que contrario a lo prometido, los precios de los combustibles han aumentado, se han producido despidos masivos en las plantas de Petroleos Mexicanos (Pemex), se han perdido empleos directos e indirectos consecuencia de ello, el aumento de la canasta básica,

el aumento en transporte y servicios públicos, se ha causado de manera directa una baja en el poder adquisitivo de la ciudadanía, dada la falta de dinero para cubrir las necesidades básicas.

En ese sentido es de exhortarse respetuosamente al titular del Ejecutivo federal para que por conducto de la Secretaría de Energía de manera inmediata establezcan una estrategia para proveer de gasolinas y combustibles domésticos más baratos a los mexicanos, y además explique las razones del por qué no se venden combustibles más baratos a la ciudadanía de acuerdo con lo ofrecido en la reforma energética.

Por tanto, y con fundamento en lo expresado, así como en las disposiciones invocadas en el proemio, se propone el siguiente

### **Punto de Acuerdo**

**Único.** Se exhorta respetuosamente al titular del Ejecutivo federal, para que por conducto de la Secretaría de Energía establezca de manera inmediata una estrategia para proveer de gasolinas y combustibles domésticos más baratos a los mexicanos, y además explique las razones del por qué no se venden combustibles más baratos a la ciudadanía de acuerdo con lo ofrecido en la reforma energética.

### **Notas**

1 <http://www.cre.gob.mx/ConsultaPrecios/GasolinasyDiesel/GasolinasyDiesel.html>

2 Ídem 1

3 <https://www.comparaguru.com/blog/cuanto-ha-subido-el-precio-de-la-gasolina-en-mexico-en-6-anos>

4 Ídem 3

5 <http://www.sinembargo.mx/28-10-2017/3337945>

6 <http://www.sinembargo.mx/28-10-2017/3337945>

Dado en el recinto legislativo de San Lázaro,  
a 20 de febrero de 2018.

Diputada Blanca Margarita Cuata Domínguez (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL CUAL SE EXHORTA A LA SCT A ELIMINAR DE LA NOM-012-SCT-2-2017 EL NUMERAL 6.1.2.2, QUE INCREMENTA EL PESO BRUTO VEHICULAR MÁXIMO AUTORIZADO PARA TRACTOCAMIONES DOBLEMENTE ARTICULADOS, A CARGO DEL DIPUTADO JONADAB MARTÍNEZ GARCÍA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO

El suscrito, Jonadab Martínez García, diputado federal de la LXIII Legislatura del Congreso de la Unión, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I; y artículo 79, numeral 1, fracción II, y numeral 2 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración de esta honorable asamblea, la siguiente proposición con punto de acuerdo, por el que se exhorta respetuosamente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a eliminar de la NOM-012-SCT-2-2017, el numeral 6.1.2.2, que incrementa el peso bruto vehicular máximo autorizado para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S).

### Exposición de motivos

El Congreso tiene facultad para dictar leyes sobre vías generales de comunicación, tecnologías de la información y la comunicación, radiodifusión, telecomunicaciones, incluida la banda ancha e internet, postas y correos, y sobre el uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal (artículo 73, fracción XVII de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos).

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal otorga a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la atribución de vigilar, verificar e inspeccionar que los caminos y puentes, así como los servicios de autotransporte y sus servicios auxiliares, cumplan con los aspectos técnicos y normativos correspondientes.

El artículo 5 del Reglamento sobre el peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal, establece lo siguiente:

**Artículo 5.** *El peso, dimensiones y capacidad máximos de los vehículos, así como las configuraciones o combinaciones vehiculares, según el tipo de*

*caminos y puentes por el que transiten, y la presión de inflado de las llantas, se ajustarán a las normas correspondientes expedidas de conformidad con lo previsto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización. Las violaciones a este Reglamento y las normas oficiales mexicanas correspondientes, serán sancionadas conforme a lo establecido en la Ley y este Reglamento.*

Al finalizar el siglo XX, el autotransporte se ha manifestado como el modo dominante en el movimiento terrestre de carga en gran parte del mundo industrializado. Este predominio del modo carretero en el reparto modal autotransporte-ferrocarril, observado en México, en los Estados Unidos y en la Unión Europea se ha reafirmado luego de los cambios macroeconómicos resultantes de los acuerdos de libre comercio que cubren extensas regiones, como son el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), firmado por México, Canadá y los Estados Unidos en 1994; y el gran proyecto de la Unión Europea, que en 2004 incluyó a 25 países de ese continente.

Los efectos negativos que el tránsito de vehículos automotores trajo consigo: congestión, contaminación atmosférica y auditiva, accidentes, y daño a la infraestructura vial se han convertido en objeto de preocupación de los planificadores del transporte. De estos impactos, todos excepto el último, son comunes al tránsito de automóviles, autobuses y camiones de carga. El daño a la estructura del pavimento, sin embargo, se distingue de los demás impactos por tres características: 1) es generado exclusivamente por los vehículos de carga; 2) su magnitud se agrava muy rápidamente al aumentar los pesos en los ejes de los camiones; y 3) no se percibe tan obviamente como los otros impactos, que usualmente se aprecian por medio de los sentidos.

El peso bruto vehicular de los autotransportes de carga es mucho mayor en comparación con los pesos de otros vehículos automotores, y la aparente dependencia del daño al pavimento con los pesos en los ejes del vehículo como una función potencia de grado cuatro (la llamada "Ley de la cuarta potencia", del deterioro de pavimentos asfálticos) explican la asociación del daño a la infraestructura vial con el flujo de camiones de carga.

La práctica de sobrecargar los tractocamiones doblemente articulados, fuera de toda consideración de con-

ducta antisocial o delictiva, tiene cierta “racionalidad” desde el punto de vista económico, ya que aumenta la productividad del autotransporte al reducir el número de viajes requerido para transportar cargas y bajar el costo promedio por tonelada-kilómetro (t-k), puesto que los costos de la operación se prorratan entre un mayor número de toneladas transportadas.

El sustancial incremento en el daño a la estructura del pavimento, derivado de los movimientos sobrecargados, perturban de modo notable los planes de mantenimiento y reparación que el responsable de la red carretera tiene para afrontar la tarea de mantener la calidad de la infraestructura vial en niveles adecuados para el servicio de transporte carretero.

Esta circunstancia, que se agrava por las usuales restricciones presupuestales para el mantenimiento carretero, así como por la necesidad de atender la gran extensión de la red de carreteras libres de peaje, plantea un serio problema de planeación del transporte, en la búsqueda de esquemas efectivos de control del sobrepeso, que frenen el acelerado desgaste de la infraestructura vial que esta práctica ilegal genera, y que se propicie así un uso más racional de la estructura de pavimento y una mayor durabilidad de los recursos empleados en su mantenimiento.

El presente punto de acuerdo aborda el tema del peso bruto vehicular máximo autorizado para los tractocamiones doblemente articulados en sus diferentes configuraciones vehiculares, el cual puede incrementarse por la propia NOM-012-SCT-2-2017 (Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal) y se busca incidir en cambios en la materia, tomando en cuenta su impacto en el desarrollo urbano sustentable.

El sector transportes es fundamental para mejorar la calidad de vida de todas las personas, influyendo de manera decisiva en casi todas las actividades económicas y, por lo tanto, es determinante para el progreso general de toda sociedad.

Mejorar la competitividad implica innovación y eficiencia, ya que por medio de una movilidad más ordenada, se genera un comercio más eficiente y por ende un mejor desarrollo económico.

“El transporte de carga es vital para el comercio en México, generando dos millones de empleos directos y el 6.3 por ciento del producto interno bruto, además de ocupar el quinto lugar dentro de las 73 ramas económicas del país. Su derrama es de 628 mil millones de pesos al año.”<sup>1</sup>

Sin embargo, y dependiendo del peso bruto vehicular en exceso, los autotransportes de carga son un constante peligro para la totalidad de los usuarios de los caminos de jurisdicción federal.

La laxidad de la reglamentación en relación a pesos y dimensiones del autotransporte de carga, ocasiona que los sobrepesos perjudiquen la infraestructura vial (pavimentos y puentes) generando con ello inseguridad en las carreteras.

Esto lo observamos de manera particular en el tractocamión doblemente articulado y sus diferentes configuraciones vehiculares.

**El tema del peso máximo permitido al autotransporte de carga, la seguridad vial y el evitar daños a la infraestructura vial son el objeto de estudio del presente documento, ya que el exceso en el peso bruto vehicular (PBV) es un problema que requiere atenderse.**

En todos los sectores se dan transformaciones rápidas y de gran trascendencia, situación que también alcanza a los autotransportes de carga.

A su vez, contar con servicios de transporte más seguros, económicos, eficientes, limpios y accesibles, que concilien los intereses públicos con los particulares, es otro objetivo a conseguir, en donde se otorguen tanto derechos como obligaciones a ambas partes.

De acuerdo a la Estadística Básica del Autotransporte Federal 2015, en México se cuenta con un total de 685 mil 109 autotransportes de carga general y 121 mil 296 autotransportes de carga especializada.

Consideramos que incrementar la competitividad, eficiencia, así como ampliar la participación en la actividad económica nacional, por parte del sector autotransportes no debe anteponerse a la seguridad de las personas.

La seguridad vial debe ser una prioridad para el sector de autotransporte de carga, ya que ésta no va en contra de la competitividad. Es más, la productividad no se consigue sin seguridad, por lo que los transportistas, deben ser los primeros obligados a cumplir con la NOM-012-SCT-2-2017.

“La falta de supervisión para vigilar los excesos de velocidad (68 por ciento de los conductores no respetan el límite de velocidad, y aumentan la velocidad de desplazamiento entre 20 y 30 kilómetros por hora a lo permitido) y de carga, así como la falta de responsabilidad de las empresas que trasladan mayor peso del permitido en sus unidades, son dos factores que promueven los accidentes viales.”<sup>2</sup>

De poco o nada sirve una norma si esta no se utiliza, o se omite su práctica por parte de la misma autoridad encargada de aplicarla, argumentando falta de recursos o de personal.

“Actualmente hay menos de 100 unidades de verificación a lo largo de las carreteras federales del país, lo que provoca que la verificación del peso y dimensiones del autotransporte de carga sea ineficaz.

“Contrario a lo anterior, el exceso de carga perjudica las condiciones físico-mecánicas de la propia configuración vehicular, lo que provoca que las unidades de transporte sean menos confiables porque han sobrepasado sus límites en relación al peso bruto vehicular.”<sup>3</sup>

Los accidentes viales son consecuencia de la falta de conciencia del transportista, y de los empresarios, quienes inciden en que se transporte una carga con sobrepeso, sin tener en consideración la reglamentación en la materia.

El transporte automotor, si bien ha venido a facilitar la vida del hombre y a influir notablemente en sus actividades sociales y económicas, también ha llegado a constituir una importante causa de accidentes, siendo estos motivo de miles de muertes cada año. Esto ha despertado gran inquietud entre todos los especialistas y ha motivado gran número de estudios, para determinar los factores de seguridad que intervienen en la operación de las carreteras.

Los estudios realizados al respecto, indican que para reducir los accidentes viales se necesita:

- \* Mejor preparación del usuario.
- \* Mayor seguridad de los vehículos.
- \* Adecuada legislación y vigilancia.
- \* Condiciones que permitan una mejor operación del sistema vial.

La intervención del proyectista de caminos es casi nula en las tres primeras condiciones; pero es determinante sobre la última. Nunca debe olvidarse que, por otra parte, las características de cualquier obra vial deben justificarse a través del análisis de tipo económico, para el lapso previsible de funcionamiento.

De todos los accidentes relativos al autotransporte de carga, los estudios indican que la causa principal es atribuible al conductor, por los siguientes motivos:

- (1) Exceso de velocidad.
- (2) Invasión del carril contrario.
- (3) Impericia del conductor.

Aunque en un accidente, por parte del usuario, influyen factores emocionales, fatiga, hipnosis del camino y la posible impreparación del conductor; también debe considerarse que en la mayoría de los accidentes, las circunstancias habrían cambiado de tenerse un camino en mejores condiciones.

Dada la concentración de accidentes en intersecciones y en el paso por poblaciones, la atención del proyectista en estos puntos debe ser mayor, con objeto de equilibrar las demandas del tránsito en cuanto a volumen, velocidad, características de aceleración y desaceleración, con el proyecto apropiado de un entronque o de un acceso a una zona urbana; llegando siempre a una solución que, tomando en cuenta la seguridad, se justifique a través de un estudio económico, en que se comparen principalmente el costo de la obra resultante, con el costo de los accidentes que se evitarán con esa obra.

Los caminos deben proyectarse tomando en cuenta la motivación del usuario que viaja con fines económicos, sociales o recreativos y desea hacerlo en forma cómoda, segura, y en el menor tiempo posible.

Es por ello que al proyectar una carretera debe pensarse siempre en el individuo como módulo de proyecto, a fin de proporcionarle un camino que corresponda a sus necesidades y reduzca al mínimo los accidentes.

“En materia de accidentes de autotransporte de carga y pasaje, del total de accidentes: el 60 por ciento son causa del conductor, el 20 por ciento del peatón, 14 por ciento por cuestiones de vehículo, el 5 por ciento por la infraestructura y el 1 por ciento por otras causas.”<sup>4</sup>

En este sentido, un desarrollo económico que privilegia la ganancia por encima del bienestar de las personas está en contra de diversos derechos humanos.

“Así entonces, y en relación con la siniestralidad vial las carreteras más peligrosas de la república mexicana son:

**Autopista México-Puebla:** registra alrededor de mil 683 accidentes anuales.

**Autopista México-Querétaro:** el promedio de accidentes es de tres por día, anualmente registra 1,046 incidencias.

**Carretera Tepic-Mazatlán:** con una media de cuatro accidentes al día, lo que equivale a 1,490 al año.

**Autopista Querétaro-Irapuato:** al año suma 19 mil choques, a razón de tres accidentes por día aproximadamente.”<sup>5</sup>

Un accidente vial no es un hecho menor, es una desgracia para muchas personas, a veces con secuelas de por vida. Esto, se asegura con base en los siguientes datos:

\* Los accidentes de tránsito son la segunda causa de muerte en México, según cifras oficiales, en 2013 fallecieron más de 36 mil personas a causa de algún tipo de accidente, y aproximadamente el 80 por ciento de los accidentes de tránsito se deben a una conducta equivocada de los conductores.<sup>6</sup>

\* En México cada día mueren 55 personas a causa de accidentes viales, y por cada individuo que fallece, dos sufren alguna discapacidad.<sup>7</sup>

\* De cada 100 muertos 50 son jefes de familia, por lo que es la primera causa de orfandad en México.

\* Las lesiones por accidentes viales toman relevancia entre los adultos jóvenes, ya que son la segunda causa de muerte en el grupo de edad comprendido entre los 20 y 29 años, con una tasa de 20.6, solo por debajo de los homicidios (38.6), pero por encima de enfermedades como VIH y el sida (4.7) y padecimientos renales (4.2).<sup>8</sup>

\* De acuerdo con cifras del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), en el año 2014 se registraron más de 134 mil lesionados por accidentes de tránsito.<sup>9</sup>

\* Se estima que en México diariamente ingresan a unidades médicas mil 700 personas con lesiones graves ocasionadas por accidentes de tránsito y de estas más de 100 enfrentarían discapacidad por esta causa.<sup>10</sup>

\* Una de las consecuencias de los accidentes de tránsito que debe llamar nuestra atención por sus efectos nocivos en la vida de las personas es la discapacidad derivada de ellos. De acuerdo a la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición 2012, en México actualmente existen 1 millón 462 mil 900 personas con alguna discapacidad a consecuencia de un accidente en general, sumándose a este sector anualmente 40 mil personas.<sup>11</sup>

\* Los accidentes de tránsito le cuestan al país alrededor del 1.7 por ciento del PIB, equivalente a 150 mil mdp, por pérdida de productividad, daños materiales, así como atención médica y hospitalaria.<sup>12</sup>

\* Los accidentes que ocasionan los transportes de carga provocan el cierre de carreteras, en promedio, de entre cuatro y cinco horas, afectando con ello a miles de personas en sus actividades diarias.<sup>13</sup>

\* Las empresas del autotransporte en general tienen un promedio de cuatro accidentes viales al año.<sup>14</sup>

Las carreteras de jurisdicción federal son de todos, y todos tenemos derecho a la movilidad por medio de la



utilización de estas, teniendo la seguridad de que nuestra vida está protegida, a través de la correcta normatividad en la materia.

La seguridad vial deriva de una corresponsabilidad: gobierno, transportista y usuario, por lo que el cumplimiento de la ley en la materia no es opcional, la verificación del peso y dimensiones del autotransporte de carga debe ser comprobable y visible en beneficio de todos.

La movilidad lo es todo para el desarrollo sostenible, tanto en relación a las personas como a los bienes, en este sentido la red carretera nacional está conformada por “370 mil kilómetros de vialidades interurbanas, que se integran por autopistas, carreteras, caminos y brechas que permiten la conectividad entre prácticamente todas las poblaciones del país, con independencia del número de habitantes con que cuenten y su relevancia económica. La red nacional está conformada en números redondos por 50 mil kilómetros de carreteras de jurisdicción federal -de las cuales casi 9 mil son autopistas de cuota- así como por aproximadamente 80 mil kilómetros de carreteras estatales, 170 mil kilómetros de caminos rurales y poco más de 70 mil kilómetros de brechas mejoradas; por lo que regular el peso bruto vehicular máximo autorizado con el que pueden circular los vehículos de autotransporte de carga (tractocamiones doblemente articulados) que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, es el principal fin del presente punto de acuerdo.”<sup>15</sup>

Ya no es posible llevar a cabo la mayor parte de nuestras actividades profesionales y económicas, incluso muchas de las acciones más simples de todos los días sin tener en cuenta la importancia decisiva de la movilidad, por la reducida disponibilidad de tiempo que poseemos.

Por ello, actualizar la legislación en cuanto a la restricción del peso bruto vehicular máximo autorizado, especialmente en relación a los tractocamiones doblemente articulados, favorecerá la seguridad de todos los usuarios de las vías generales de comunicación y evitará daños a la infraestructura carretera.

La infraestructura vial y los servicios de transporte requieren ser más seguros y más respetuosos del medio ambiente, a fin de facilitar y mejorar la movilidad ur-

ba, y estar en armonía con el párrafo tercero del artículo 27 de nuestra Carta Magna (en relación a la preservación y restauración del equilibrio ecológico) y con la definición de desarrollo urbano sustentable.

El desarrollo urbano sustentable implica ayudar a evitar que la gente pierda oportunidades o se enfrente a viejos vicios. La carga útil y peso útil que debe observar el autotransporte de carga, debe obedecer primeramente a procurar la seguridad de todos los usuarios de las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, ya que ello implica observar y garantizar el derecho a la movilidad de todos los usuarios.

Solamente mejorando lo que se tenga que mejorar, lograremos un desarrollo urbano sustentable en beneficio de todos. Mas una movilidad sostenible implica una sociedad justa, inclusiva y respetuosa de la legalidad.

En el orden internacional, en el año 2010, la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas proclamó el periodo 2011-2020, como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, con el objeto de estabilizar y reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo.

Por otro lado, es un hecho que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Salud han elaborado programas o políticas en materia de seguridad vial y prevención de accidentes, con la finalidad de promover acciones concretas para disminuir el índice de lesiones y mortalidad, los cuales establecen estrategias que deben ser implementadas para cumplir con los objetivos propuestos.

Estas estrategias proponen la realización de actividades en los tres órdenes de gobierno, tanto en la red carretera federal y vialidades urbanas, como en los establecimientos médicos para la atención de emergencias derivadas de accidentes de tránsito, y están divididas en cinco categorías temáticas: Mejor gestión de la seguridad vial mediante una serie de acciones multisectoriales en los diferentes órdenes de gobierno; evaluación y mejoramiento de la infraestructura vial y de transportes más segura; vehículos más seguros; cambio de comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito; y promover el mejoramiento de los servicios de atención médica pre-hospitalaria e intra-hospitalaria, derivados de accidentes de tránsito.

La Tercera Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020 (con una visión de largo plazo) tiene como objetivo general, reducir un 50 por ciento las muertes, así como reducir al máximo posible las lesiones y discapacidades por accidentes de tránsito en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos, promoviendo la participación de las autoridades de los tres órdenes de gobierno, atendiendo a su ámbito de competencia y facultades, en la implementación de las siguientes acciones:

**Primera.** Coadyuvar en el fortalecimiento de la capacidad de gestión de la seguridad vial, a través de las siguientes actividades:

1. Promover la participación que corresponda a los tres niveles de gobierno entre sí, para implementar coordinadamente políticas o programas de seguridad vial, e involucrar a la sociedad civil, empresas y usuarios de las vías, en el desarrollo de estrategias nacionales, estatales y locales de seguridad vial que contengan metas e indicadores.
2. Promover la elaboración de un marco jurídico que permita sentar las bases para el establecimiento de las acciones y programas en materia de seguridad vial, así como los protocolos de coordinación para impulsar e instrumentar las políticas nacionales.
3. Promover la implementación de la Estrategia Nacional de Seguridad Vial con la participación de autoridades de los tres niveles de gobierno, donde se especifiquen las responsabilidades de cada uno de los actores así como la rendición de cuentas de cada uno de ellos, respecto a su ejecución.
4. Mejorar la calidad de los datos recolectados de la seguridad vial, a través de la operación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial y de Observatorios Estatales y Municipales de Seguridad Vial.
5. Fortalecer la capacidad gerencial de los tomadores de decisiones que lideran las iniciativas de seguridad vial en todos los niveles de actuación.
6. Fortalecer la capacitación e investigación en seguridad vial.

**Segunda.** Participar en la revisión de la modernización de la infraestructura vial y de transporte más segura, a fin de impulsar:

1. La creación y/o mejora de la normatividad relacionada con el establecimiento de los criterios de seguridad vial en la infraestructura para las etapas de planeación, diseño y construcción de nuevos proyectos y vías en funcionamiento tanto en carreteras como en vialidades urbanas.
2. La mejora de la seguridad de la infraestructura vial urbana e interurbana.
3. La aplicación de tecnología para la mejora de la gestión del tránsito en vías urbanas e interurbanas.
4. El desarrollo de una movilidad segura y equitativa para los usuarios vulnerables.

**Tercera.** Fomentar el uso de vehículos más seguros, para lo cual se plantean las siguientes acciones:

1. Incorporar las normas mínimas de seguridad de los vehículos de motor desarrolladas en el Foro Mundial de la Organización de las Naciones Unidas para la Armonización de Reglamentos sobre Vehículos (WP 29) de forma que éstos logren al menos ajustarse a las normas internacionales mínimas.
2. Promover la elaboración y adecuación de marcos normativos que aseguren que los vehículos que circulan y se comercialicen en el país (construcción, ensamblaje e importación) cuenten con los elementos mínimos de seguridad.
3. Mejorar los esquemas operativos para la renovación del parque vehicular del servicio público federal de carga y pasaje.
4. Dar a conocer al consumidor la información de la seguridad de los vehículos motorizados que se comercializan.
5. Promover la adopción de tecnologías más avanzadas que aumenten la seguridad de los conductores y ocupantes de los vehículos.

6. Desarrollar normativa basada en experiencia internacional que establezca los estándares mínimos de seguridad de los cascos para usuarios de motocicletas y bicicletas, así como de los sistemas de retención.

7. Desarrollar y fortalecer marcos normativos que permitan la creación, funcionamiento y sostenibilidad de centros de inspección técnica vehicular.

8. Promover medidas a nivel nacional y estatal para la inspección técnica vehicular que asegure que los vehículos en circulación cumplan con las características mínimas de seguridad.

9. Promover la capacitación a los responsables de la vigilancia y control para la identificación y evaluación de los vehículos en circulación.”

Es un hecho que lo establecido en esta estrategia, ha permanecido solo como una buena intención, pero en la realidad, los objetivos planteados en dicho documento están muy alejados del acontecer diario, dando por resultado que el transporte de carga en especial los tractocamiones doblemente articulados están en una laguna jurídica con respecto a la NOM-012-SCT-2-2017 y dicha estrategia.

Un tractocamión doblemente articulado de acuerdo con la NOM-012-SCT-2-2017 es un vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación (configuraciones T-S-R y T-S-S).

Asimismo, entendemos por peso bruto vehicular a la suma del peso vehicular y el peso de la carga, en el caso de vehículos de carga.

### **Peso Bruto Vehicular Máximo Autorizado Internacionalmente**

Se presenta un comparativo sobre la reglamentación de pesos en otros países, así como una comparación con la reglamentación de México. El comparativo incluye los siguientes países: Brasil, Japón, España, Australia, Canadá, y EUA (red federal y redes estatales de California, Arizona, Texas y Florida).

	PESO MÁXIMO TOTAL (toneladas métricas)									
	C2	C3	T2-S1	T2-S2	T3-S1	T3-S2	C2-R2	T2-S1-R2	T3-S3	T3-S2-R4
ESTADOS UNIDOS b	18.2 d	24.5 d	23.6 d	30.0 d	30.0 d			36.4 d		
California*	18.2 d	24.5 d	23.6 d	30.0 d	30.0 d			36.4 d		
Arizona*	18.2 d	24.5 d	23.6 d	30.0 d	30.0 d			33.4 d		
Texas*	18.2 d	24.5 d	23.6 d	30.0 d	30.0 d			36.4 d		
Florida**	18.2 d	24.5 d	23.6 d	30.0 d	30.0 d			36.4 d		
BRASIL	15.0	22.0	25.0	32.0	32.0	38.0	35.0	45.0	45.0	73.0 a
JAPÓN			El peso	Total no	debe de	exceder	de 20	toneladas	(t)	
ESPAÑA g	20.0 e	26.0 e f	38.0 e f	38.0 e f	38.0 e f	38.0 e f	38.0 e f	...	...	...
AUSTRALIA	15.0 i	22.5 i	24.0 i	31.5 i	31.5 i	38.0 i	33.0 i	42.0 i	42.5 i	72.0 i
CANADA b	14.6	22.5	22.5	30.5	30.5	40.5	31.5	38.0	46.5	53.5
	19.0	27.8	28.5	38.5	38.5	44.5	38.5	48.5	57.5	61.8
MEXICO c	15.5	23.5	25.5	33.5	--	41.5	35.5	45.5	46.0	76

Conforme a la tabla 2.7 (comparativo de PBV–PBVC autorizados en vehículos de carga) Los pesos máximos autorizados son muy variables entre los diferentes países. Algunos permiten como situación normal de circulación en combinaciones vehiculares como la T3-S2-R4, hasta **76 toneladas**, como en el caso de México, siguiéndole Brasil y Australia. Por lo que toca a vehículos sencillos, los pesos máximos autorizados son muy similares entre los diferentes países.

La NOM-012-SCT-2-2017, **sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal**; en el punto 6 de Especificaciones, numeral 6.1.2 Peso bruto vehicular máximo autorizado, subnumeral 6.1.2.2, establece a la letra:

*El peso bruto vehicular máximo autorizado para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), se podrá incrementar en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga.*

Con lo anterior, un tractocamión doblemente articulado en su configuración vehicular (T3-S2-R4) podría cargar hasta **76 toneladas**, amparado por el permiso o alta de vehículo para la operación del servicio de autotransporte federal de pasajeros, turismo, carga y transporte privado de personas y carga.

La tabla B-2 referida en la norma de cita, sobre el peso bruto vehicular máximo autorizado por clase de vehículo y camino, ya contempla pesos preestablecidos para las diferentes configuraciones vehiculares.

**A su vez, el permiso de cita otorga a las diferentes configuraciones vehiculares el poder aumentar su peso bruto vehicular conforme al subnumeral 6.1.2.2 de la norma.**

Por lo anterior, se tiene por entendido que el permiso que otorga la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en el que avala el peso bruto vehicular máximo correspondiente a la tabla B2, más el otorgado en el subnumeral 6.1.2.2 permite a los tractocamiones doblemente articulados en sus diferentes configuraciones vehiculares correspondientes, transportar más peso por los caminos establecidos.

Por ello, el asunto que nos ocupa es complejo, ya que se debe encontrar un punto medio, que minimice los costos sociales pero que no afecten la competitividad del sector transportes. Ello debido a que la competencia entre pequeños y grandes transportistas, por trasladar grandes volúmenes de mercancía es una realidad.

La circulación de transportes requiere necesariamente de infraestructura vial, para dar lugar a desplazamientos numerosos y lejanos. Los transportes y la infraestructura vial requieren desarrollarse a la par. Las vías de comunicación requieren se quiera o no, de organización, orden, y por ende eficacia.

La seguridad en las carreteras federales tiene por objetivo el proteger los intereses mayoritarios, por lo que el asunto que nos ocupa requiere de una respuesta directa e inmediata, ya que no hacerlo así, implicaría un riesgo a la vida de los usuarios de caminos de jurisdicción federal.

A su vez, la regulación en relación a los tractocamiones doblemente articulados debe también ajustarse necesariamente para responder a las necesidades del mercado y la población, siendo ambos dinámicos.

Los transportes son sinónimo de expansión y riqueza, determinando el bienestar o catástrofe de una sociedad. Los transportes son intrínsecos al desarrollo.

La industria de autotransporte es un motor para la economía mexicana. Según datos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en 2014 esta industria aportó 5.9 por ciento al PIB, generó 1.8 millones de empleos directos a escala nacional y movió 82 por ciento de la carga terrestre en el país. Sin embargo, los vehículos pesados a diésel tienen un impacto desproporcionado sobre la calidad del aire de nuestras ciudades.

La manufactura de vehículos pesados en México es la más grande de América Latina. Ésta ha tenido tasas de crecimiento positivas y constantes a partir de 2010.

“Entre 2013 y 2014 la tasa de crecimiento superó 20 por ciento, lo que permitió que por primera vez México haya superado la producción de Brasil, convirtiéndose en el quinto productor de vehículos pesados comerciales en el mundo.

“A pesar de que la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (ANPACT) reporta que las ventas internas de autotransporte se han recuperado desde 2009, con un crecimiento promedio de 12 por ciento anual, la flota de vehículos pesados sigue siendo obsoleta. La edad promedio del autotransporte federal es de 18 años, lo cual implica que la mayor parte de los vehículos pesados que circulan por el país son poco eficientes y **emiten una mayor cantidad de contaminantes**. Pero incluso los vehículos nuevos que se venden dentro del país tienen un bajo desempeño ambiental si se comparan con los vehículos que se exportan al mercado estadounidense y europeo. Un estudio sobre la Zona Metropolitana del Valle de México estima que, a pesar de que los vehículos pesados representan solo 15 por ciento del parque vehicular, éstos contribuyen con 81 por ciento de las emisiones de partículas PM2.5 y 91 por ciento del carbono negro atribuibles a fuentes móviles.”<sup>16</sup>

Esta contaminación, también está relacionada con la sobrecarga, que se produce cuando se fuerzan los rodamientos más allá de los límites de diseño evaluados en lo referente a la carga, la velocidad o la temperatura. Cuanto mayor es la sobrecarga, más se reduce la duración del rodamiento. Los componentes circundantes también se pueden ver afectados. En casos extremos, puede llegar a producirse una fractura de los componentes del rodamiento.

Con los motores diésel, un síntoma seguro de un motor sobrecargado es gran cantidad de humo negro expulsado por el escape, antes de alcanzar las revoluciones por minuto de diseño.

Un motor sobrecargado puede dar lugar a válvulas quemadas, cabeza de los cilindros agrietado, anillos de pistón rotos y una vida corta del motor.

Es importante recordar que, con un motor diésel, es la carga y no las revoluciones lo que determina el consumo de combustible.

Por lo tanto, el resultado de una operación sobrecargada continua da lugar a un alto consumo de combustible innecesario y altos costos de mantenimiento.

Aunque la sobrecarga puede producirse por un uso inadecuado, también se puede deber al uso de un diseño de rodamiento inadecuado para la aplicación. Para elegir el tipo de rodamiento más adecuado para cada aplicación, el fabricante del equipo original y el fabricante del rodamiento deben tener en cuenta la temperatura de funcionamiento, la frecuencia de cambio de temperatura, el tipo y el grado de contaminación potencial, la aceleración y las velocidades de funcionamiento y la vibración, entre otros factores.

Algunas posibles señales de sobrecarga son el ruido o la vibración, la elevación de la temperatura del sistema, la presencia de virutas metálicas en el lubricante y en los filtros y la disminución del rendimiento del sistema.

La sobrecarga genera daños en los vehículos de carga es por eso que se deben reparar o sustituir los rodamientos para evitar más daños y en su caso consecuencias más graves, que vulneren a la ciudadanía.

La contaminación ha coadyuvado al cambio climático, debido a la utilización de los vehículos a diésel, por lo que se han tomado medidas para introducir tecnologías más limpias en dichos vehículos.

“Japón, Estados Unidos y la Unión Europea, por mencionar algunos ejemplos, han armonizado desde hace varios años la implementación de tecnologías más limpias junto con el abasto de diésel de ultra bajo contenido de azufre (UBA). Incluso Brasil es uno de los países fuera de la OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos) que ha empezado a hacer esta transición para reducir sus niveles de contaminación. No obstante, hoy en día la normatividad mexicana tiene dos generaciones tecnológicas de atraso, por lo que un vehículo nuevo en Estados Unidos, país que tiene uno de los mejores estándares internacionales, emite 90 por ciento menos contaminantes que los que se venden en México. De acuerdo con el Centro Mexicano de Derecho Ambiental (CEMDA) esto implica

que un camión nuevo en México contamina lo que 200 camiones nuevos en Estados Unidos: siendo este país nuestro principal destino de exportación de autotransporte.

“En México, el 98 por ciento de las emisiones contaminantes las genera el transporte de carga, el cual llega a emitir hasta mil veces las emisiones de un automóvil, de acuerdo al Consejo Internacional de Transporte Limpio.”<sup>17</sup>

Es tal la dimensión del problema que en la Ciudad de México se prevé la futura restricción a la circulación del transporte de carga.

México se comprometió voluntariamente a reducir en 25 por ciento los gases de efecto invernadero para el año 2030, adelantándose con ello al acuerdo global COP 21 (La XXI Conferencia Internacional sobre Cambio Climático o 21 Conferencia de las Partes y la 11 Conferencia de las Partes en calidad de reunión de las Partes en el Protocolo de Kyoto (COP21/CMP11))

“Actualmente, la ZMVM (zona metropolitana del valle de México) tiene los mayores índices de contaminación por ozono a nivel nacional, y es la cuarta urbe en cuanto a presencia de partículas finas, el contaminante más preocupante desde el punto de vista de salud pública, de acuerdo al Centro Mario Molina.”<sup>18</sup>

“El Centro Mexicano de Derecho Ambiental (CEMDA) señala que son los transportes pesados que usan diésel, son los que más contaminan.”<sup>19</sup>

“De igual manera, y de acuerdo al Centro Mario Molina se establece que el transporte pesado a diésel es la primera fuente de emisión de partículas finas.”<sup>20</sup>

“Esta constatado científicamente que en la maniobra de frenado de los vehículos pesados, el aire se contamina hasta siete veces más.”<sup>21</sup>

“El autotransporte de carga requiere de la distribución de diésel de ultra bajo azufre (UBA), así como de incentivos económicos para incorporar de manera escalonada nueva tecnología para hacer más eficientes estos vehículos, a fin de disminuir la contaminación ambiental.”<sup>22s</sup>

México, hoy día es un país exportador principalmente de manufacturas.

“El comercio entre México y los Estados Unidos de América se sextuplicó a más de 741 mil millones de dólares (mdd) en 2012, cuando ascendía a 117 mil mdd en 1993.

“Estados Unidos de América exporta más bienes a México (216 mil mdd) que a China y Japón combinados (181 mil mdd).

“La importancia del autotransporte de carga radica en que por camión se mueven seis de cada 10 embarques en el comercio internacional entre ambas naciones.”<sup>23</sup>

El gobierno de Estados Unidos de América argumenta que el autotransporte de carga mexicano **no cumple con las medidas de seguridad que son obligatorias para circular por las carreteras de ese país.**

Por ello, la competitividad en el sector transportes depende en gran medida de reducir los riesgos de movilidad en la red nacional de carreteras.

Debido a la falta de apertura, los transportistas deben recurrir a un tercero para hacer el cruce fronterizo de la mercancía que cargan en sus contenedores.

“El servicio se denomina **transfer** y tiene un precio entre 100 y 200 dólares por cada cruce, además que resta velocidad al envío de las mercancías., por esta situación las empresas en México dejan de ganar, en promedio 360 millones de dólares por año.”<sup>24</sup>

**“La prohibición de que el transporte de carga entre a territorio de los Estados Unidos de América, más allá de 20 millas, ha generado un daño estimado en unos 40 mil millones de dólares, dos mil millones de dólares por año.**

**El programa piloto transfronterizo** que permite el cruce de camiones mexicanos a territorio estadounidense, implementado desde 2011 en los Estados Unidos de América, **permitirá a los transportistas mexicanos que han cumplido con las normas federales de seguridad, proporcionar un servicio de larga distancia desde y hacia este país.**<sup>25</sup>

“En tres años, a través del programa, hubo 27 mil 527 cruces de camiones, una cifra insignificante, pues el promedio anual de los cruces entre ambos países es de 4 millones, detallan cifras del Departamento de Transporte (DOT) de Estados Unidos.”<sup>26</sup>

Para que el cumplimiento del programa piloto transfronterizo tenga éxito, los transportistas mexicanos deben cumplir con los estándares de seguridad establecidos en la Unión Americana.

La pregunta que debemos hacernos es ¿por qué los transportistas nacionales se preocupan tanto por cumplir con la normatividad en materia de transportes en los Estados Unidos de Norteamérica, y por el contrario se aprovechan diariamente de la laxa legislación nacional en cuanto a peso y medida del autotransporte de carga?

La respuesta es sencilla, porque en los Estados Unidos de Norteamérica la legislación es clara, y no da lugar a interpretaciones tergiversadas de la misma, en cambio en México, las lagunas jurídicas en la materia permiten incrementar el peso bruto vehicular máximo autorizado para los tractocamiones doblemente articulados, derivándose de ello todos los problemas en cuanto a la inseguridad vial y daño a la infraestructura vial.

El autotransporte de carga en México, en un ambiente de competencia, se guía naturalmente por criterios de eficiencia, buscando ya sea el máximo rendimiento de los recursos utilizados al producir el servicio, o el uso mínimo de insumos para generar un servicio determinado. El criterio elemental de minimizar el costo por tonelada-kilómetro (t-km) reduce el número de viajes y el costo de operación para el transportista, incrementando así su utilidad. Desde el punto de vista operacional, y suponiendo que las decisiones se toman racionalmente, un transportista naturalmente prefiere mover carga en carro completo a moverla al 50 por ciento de la carga útil, ya que así reduce el costo por t-km al prorratear los costos entre un mayor número de toneladas. Extrapolando esta conducta, el operador que decide mover carga a niveles superiores a la carga útil especificada legalmente, incurre en sobrecarga, pero reduce el costo por t-km aún más.

De este modo, la sobrecarga resulta un incentivo económico para el transportista, pero contraproducente

desde el punto de vista del responsable del cuidado de la infraestructura vial, ya que el sobrepeso en los camiones de carga genera serios impactos que se manifiestan en el deterioro acelerado del pavimento y el daño estructural a los puentes y sobre todo en el impacto negativo que generan los accidentes de tránsito por estas condiciones.

“El autotransporte de carga tiene necesidades y posibilidades. Dentro de las necesidades podemos mencionar: la urgencia de entrega; el tipo y características de los suministros que se van a transportar, la cantidad, el tamaño y destino de la carga, distancias a recorrer, etc. Y entendemos como las posibilidades a: transporte disponible; costos y recursos disponibles; condiciones de acceso al destino (estado de la ruta, condiciones del tiempo, etcétera).”<sup>27</sup>

Las sociedades son un conglomerado de intereses, que deben encontrar un justo equilibrio para dar lugar al desarrollo sustentable, por lo que el mejorar el marco legal de cualquier materia, no puede generar más problemas de los que se quieren solucionar.

Por lo anteriormente expuesto y con fundamento en los artículos 6, numeral 1, fracción I; y artículo 79, numeral 1, fracción II, del Reglamento de la Cámara de Diputados; someto a consideración de esta soberanía el siguiente:

### Punto de acuerdo

**Único.** Se exhorta respetuosamente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a eliminar de la NOM-012-SCT-2-2017, el numeral 6.1.2.2, que incrementa el peso bruto vehicular máximo autorizado para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S).

### Notas

1 Javier Rodríguez Labastida. “Buscan ‘frenar’ accidentes de transportistas de carga”; [www.altonivel.com.mx](http://www.altonivel.com.mx); 30/10/2014; 25 de febrero 2016; <http://www.altonivel.com.mx/46451-bridgestone-busca-frenar-accidentes-de-transportistas.html>

2 Tonanzi Granados. “Accidentes, consecuencia de poca supervisión e irresponsabilidad: Cesvi”; [www.t21.com.mx](http://www.t21.com.mx); 23/04/2012; 24 de Marzo 2016; <http://t21.com.mx/terrestre/2012/04/23/accidentes-consecuencia-poca-supervision-e-irresponsabilidad-cesvi>

3 Tonanzi Granados. “Accidentes, consecuencia de poca supervisión e irresponsabilidad: Cesvi”;

[www.t21.com.mx](http://www.t21.com.mx); 23/04/2012; 24 de Marzo 2016; <http://t21.com.mx/terrestre/2012/04/23/accidentes-consecuencia-poca-supervision-e-irresponsabilidad-cesvi>

4 Redacción. “La seguridad vial no es prioridad para el autotransporte de México”; <http://www.autobodymagazine.com.mx>; marzo del 2016; 18 de febrero 2016;

[http://www.autobodymagazine.com.mx/abm\\_previo/2016/03/la-seguridad-vial-no-es-prioridad-para-el-autotransporte-de-mexico5/](http://www.autobodymagazine.com.mx/abm_previo/2016/03/la-seguridad-vial-no-es-prioridad-para-el-autotransporte-de-mexico5/)

5 “Conoce las 5 carreteras más peligrosas de México”; [ww.sipse.com](http://www.sipse.com); 23/07/201; 24 de febrero 2016

<http://sipse.com/mexico/cinco-carreteras-mas-peligrosas-de-mexico-162417.html>

6 Secretaría de Salud. “Accidentes viales, segunda causa de muerte en México”; [www.gob.mx](http://www.gob.mx) ; 9/07/2015; 18 de febrero 2016; <http://www.gob.mx/salud/articulos/accidentes-viales-segunda-causa-de-muerte-en-mexico>

7 “Conoce las 5 carreteras más peligrosas de México”; [ww.sipse.com](http://www.sipse.com); 23/07/201; 24 de febrero 2016

<http://sipse.com/mexico/cinco-carreteras-mas-peligrosas-de-mexico-162417.html>

8 Instituto Nacional de Estadística y Geografía/Secretaría de Salud (Inegi/SS). Base de datos de mortalidad 1979-2012 (principales causas de muerte con Lista GBD). México: DGIS, 2012. Disponible en línea en: <http://dgis.salud.gob.mx/cubos/>

9 Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas. Inegi. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras federales. Policía Federal. Varios años. Defunciones generales. Inegi/Salud. Varios años

10 Secretaría de Salud; Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad; Los Accidentes de tránsito y la discapacidad. México, 2016; <https://www.gob.mx/conadis/articulos/los-accidentes-de-transito-y-la-discapacidad?idiom=es>

11 Declaración de José Ángel Córdova Villalobos, ex secretario de Salud Pública del sitio

<http://expansion.mx/nacional/2011/05/27/los-accidentes-viales-en-mexico-dejan-40000-discapacitados-al-ano>

12 Secretaría de Salud; Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (Conapra; Tercer Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, Enero 2013;

[http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Observatorio/3erInforme\\_Ver\\_ImpresionWeb.pdf](http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Observatorio/3erInforme_Ver_ImpresionWeb.pdf)

13 Tonanzi Granados. “Accidentes, consecuencia de poca supervisión e irresponsabilidad: Cesvi”; [www.t21.com.mx](http://www.t21.com.mx); 23/04/2012; 24 de marzo 2016; <http://t21.com.mx/terrestre/2012/06/08/contratacion-eficiente-transporte-ayudara-reducir-accidentes>

14 Redacción. “La seguridad vial no es prioridad para el auto-transporte de México”; <http://www.autobodymagazine.com.mx>; marzo del 2016; 18 de febrero 2016; [http://www.autobodymagazine.com.mx/abm\\_previo/2016/03/la-seguridad-vial-no-es-prioridad-para-el-autotransporte-de-mexico5/](http://www.autobodymagazine.com.mx/abm_previo/2016/03/la-seguridad-vial-no-es-prioridad-para-el-autotransporte-de-mexico5/)

15 Trade & Logistics Innovation Center. “Red Carretera”; [www.ciltec.com.mx](http://www.ciltec.com.mx); 2011; 19 de febrero 2016; <http://www.ciltec.com.mx/es/infraestructura-logistica/red-carretera>

16 Instituto Mexicano para la Competitividad. “NOM 044 retos y oportunidades para su cumplimiento”; [www.imco.org.mx](http://www.imco.org.mx); 1/11/2015; 18 de febrero 2016; [http://imco.org.mx/wp-content/uploads/2015/11/2015-Nuevos\\_camiones\\_menos\\_contaminantes-Documento.pdf](http://imco.org.mx/wp-content/uploads/2015/11/2015-Nuevos_camiones_menos_contaminantes-Documento.pdf)

17 Instituto Mexicano para la Competitividad. “NOM 044 retos y oportunidades para su cumplimiento”; [www.imco.org.mx](http://www.imco.org.mx); 1/11/2015; 18 de febrero 2016; [http://imco.org.mx/wp-content/uploads/2015/11/2015-Nuevos\\_camiones\\_menos\\_contaminantes-Documento.pdf](http://imco.org.mx/wp-content/uploads/2015/11/2015-Nuevos_camiones_menos_contaminantes-Documento.pdf)

18 Rocío Méndez Robles. “Vehículos contaminantes demoran hasta dos horas en traslados en la ZMVM”; [www.noticiasmvs.com](http://www.noticiasmvs.com); 29/02/2016; 18 de febrero 2016;

<http://www.noticiasmvs.com/#!/noticias/trasladarse-en-un-vehiculo-contaminante-demora-hasta-dos-horas-informe-801>

19 Zamira Blas Bernal. “Exigen ONG transitar a nuevas tecnologías en el transporte pesado para evitar contaminación”; [www.izq.com](http://www.izq.com); 29/03/2016; 18 de abril 2016; <http://izq.mx/noticias/29/03/2016/exigen-ongs-transitar-a-nuevas-tecnologias-en-el-transporte-pesado-para-evitar-contaminacion/>

20 Rocío Méndez Robles. “Vehículos contaminantes demoran hasta dos horas en traslados en la ZMVM”; [www.noticiasmvs.com](http://www.noticiasmvs.com); 29/02/2016; 18 de febrero 2016;

<http://www.noticiasmvs.com/#!/noticias/trasladarse-en-un-vehiculo-contaminante-demora-hasta-dos-horas-informe-801>

21 Gustavo Ospina Zapata. “Camiones van con 5 por ciento de sobrepeso”; [www.elcolombiano.com](http://www.elcolombiano.com); 5/01/2016; 18 de febrero 2016; <http://www.elcolombiano.com/antioquia/camiones-viajan-por-la-ciudad-con-sobrecarga-EH3393240>

22 Diana Delgado y Astrid Rivera. “Transportes pesados agravan contaminación”; [www.universal.com.mx](http://www.universal.com.mx) 30/03/2016; 18 de abril 2016;

<http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/cdmx/2016/03/30/transportes-pesados-agravan-contaminacion>

23 Tonanzi Granados. “Accidentes, consecuencia de poca supervisión e irresponsabilidad: Cesvi”; [www.t21.com.mx](http://www.t21.com.mx); 23/04/2012; 24 de Marzo 2016; <http://t21.com.mx/terrestre/2012/06/08/contratacion-eficiente-transporte-ayudara-reducir-accidentes>

24 Dainzú Patiño. “Transporte de Carga transfronterizo EU-México, sin solución”; [www.elfinanciero.com.mx](http://www.elfinanciero.com.mx); 15/10/2014; 19 de febrero 2016; <http://www.elfinanciero.com.mx/economia/transporte-de-carga-transfronterizo-eu-mexico-sin-solucion.html>

25 Tonanzi Granados. “Accidentes, consecuencia de poca supervisión e irresponsabilidad: Cesvi”; [www.t21.com.mx](http://www.t21.com.mx); 23/04/2012; 24 de Marzo 2016; <http://t21.com.mx/terrestre/2012/06/08/contratacion-eficiente-transporte-ayudara-reducir-accidentes>

26 Dainzú Patiño. “Transporte de Carga transfronterizo EU-México, sin solución”; [www.elfinanciero.com.mx](http://www.elfinanciero.com.mx); 15/10/2014; 19 de febrero 2016; <http://www.elfinanciero.com.mx/economia/transporte-de-carga-transfronterizo-eu-mexico-sin-solucion.html>

27 Óscar Boluda Ivars. “Ventajas y desventajas de los medios de transporte”; [www.comerciointernacional12.blogspot.mx](http://www.comerciointernacional12.blogspot.mx); 27/04/2013; 19 de abril 2016;

<http://comerciointernacional12.blogspot.mx/2013/04/ventajas-y-desventajas-de-los-medios-de.html>

Palacio Legislativo, a 20 de febrero de 2018.

Diputado Jonadab Martínez García (rúbrica)



CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE EXHORTA A LA SRE A HACER USO DE LOS INSTRUMENTOS DE DIPLOMACIA ANTE LA POSICIÓN ADOPTADA POR EL GOBIERNO DE EUA EN PERJUICIO DE LOS *DREAMERS*, A CARGO DEL DIPUTADO GONZALO GUÍZAR VALLADARES, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PES

Quienes suscriben Gonzalo Guízar Valladares, José Alfredo Ferreiro Velazco, Ana Guadalupe Perea Santos, Refugio Trinidad Garzón Canchola, Cynthia Gisela García Soberanes, Abdiel Pineda Morín, Nancy López Ruiz, Norma Edith Martínez Guzmán y Justo Federico Escobedo Miramontes, diputados federales, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Encuentro Social, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I; 62, numeral 2; y 79, numerales 1, fracción II, y 2, fracción III del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta a esta Asamblea proposición con punto de acuerdo, de urgente u obvia resolución, al tenor de las siguientes

### Consideraciones

Dentro de la administración pública federal, la Secretaría de Relaciones Exteriores tiene a su cargo las atribuciones y el despacho de los asuntos que expresamente le encomiendan la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley del Servicio Exterior Mexicano, la Ley sobre la Celebración de Tratados y otras leyes, así como los reglamentos, decretos, acuerdos y órdenes relativos que expida el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos relativos a las relaciones con los Estados Nación del mundo.

México, Guatemala, Nicaragua, El Salvador, Brasil, Colombia, Corea del Sur y Honduras son los países que han sido más golpeados por las políticas antinmigrantes y la cancelación de programas temporales en Estados Unidos, tras la decisión del presidente Donald Trump de ver como enemigos a las personas migrantes que residen en ese país; omitiendo que los Estados Unidos son una Nación de migrantes.

A partir de junio del 2018 los países de Centroamérica, Sudamérica y la nación asiática se verán en apuros sociales, políticos y económicos al tener que recibir a miles de inmigrantes que dejaron de ser protegidos por Estados Unidos para que retornen a sus países de origen.

En septiembre del 2017 el mandatario estadounidense puso fin al programa de Acción Diferida para Llegados en la Infancia, mejor conocido como DACA, que protegía de la deportación a unos 800 mil jóvenes.

Con la cancelación de este programa, que actualmente está en manos del Congreso de los Estados Unidos; México, El Salvador, Guatemala, Honduras, Perú, Corea del Sur, Brasil y Colombia tendrán que recibir sus connacionales, que han tenido llamar “dreamers”, si en los próximos tres meses los gobernadores no deciden buscar un programa alternativo o aprobar una residencia permanente para los beneficiarios.

También, el presidente estadounidense solicitó a los Congresistas que aprobaran un presupuesto para la construcción del muro fronterizo con México, de lo contrario no habría DACA, anuncio que mantiene con temor a los dreamers, pues no conocen otro país; ya que llegaron a Estados Unidos cuando eran apenas unos niños.

En noviembre del 2017 el Presidente Trump también canceló el Programa de Menores Centroamericanos (CAM), que permitía que los niños que migraban desde El Salvador, Guatemala y Honduras, pudieran solicitar un estatus de refugiados.

En el mismo mes, el mandatario Norteamericano decidió cancelar el Estatus de Protección Temporal (TPS) para Haití, otro programa temporal que protegía de la deportación a unos 50 mil inmigrantes y que a partir de julio de 2019 deberán de regresar a su Nación.

Posteriormente, continuaba en la lista de cancelación del mismo programa, Nicaragua, que tiene a unos 5,000 beneficiarios, quienes en enero del 2019 también deberán regresar al país centroamericano.

El último país en recibir la noticia de cancelación del TPS fue El Salvador, pues Estados Unidos les informó que el programa que permitía que unos 210,000 inmigrantes vivieran con un permiso de estadía en Estados Unidos culminaría en junio del 2020.

En el caso de Honduras, el futuro de 56,790 inmigrantes será definido en los próximos 5 de julio del 2018, cuando Departamento de Seguridad Nacional de los Estados Unidos (DHS) de una resolución final sobre el beneficio.

Donald Trump es el presidente más antiinmigrante que ha tenido Estados Unidos en los últimos cincuenta años, cuando se puso en práctica la brutal Operación Wetback. En esa operación, según la versión oficial, más de un millón de mexicanos fueron deportados de Estados Unidos.

El muro de Donald Trump es un muro contra todo el sur, por lo tanto México debería de encabezar un movimiento centroamericano para hacerle frente a estas violaciones a los más elementales derechos humanos.

En el caso de Primer Ministro de Canadá, Justin Trudeau, ha reiterado sus mensajes de esperanza, sabiduría y amistad para 3 países que tienen que hacer de Norteamérica la mayoría región competitiva del mundo.

El Senado de Estados Unidos inició este mes de febrero un debate sobre inmigración, el primero en cinco años, que podría decidir el destino de al menos 800 mil inmigrantes conocidos como “Dreamers”, que ingresaron al país cuando eran niños. De los cuales el 80 por ciento son de origen mexicano.

Es por tal motivo, que ante la coyuntura existente para nuestros “Dreamers”, se hace necesaria la intervención de esta Cámara de Diputados, en su carácter de Representación Popular, y hacer todo lo política, legal y diplomáticamente posible ante las instancias internacionales a las que México pertenece, para mantener la buena vecindad con Estados Unidos de Norteamérica, vigilar que se salvaguarden los derechos humanos de nuestros connacionales, y no permitir la construcción de un muro como lo propone el presidente Donald Trump como moneda de cambio por el acuerdo migratorio que garantice la estancia de nuestros estudiantes en aquel país.

Diversos organismos públicos y privados, así como la Conferencia Nacional de Gobernadores, han detallado las repercusiones que traería a México la deportación masiva de más de 800 mil jóvenes de origen mexicano que están hoy acogidos al DACA.

Algunos aspectos a considerar, si se da el caso de su deportación:

- No cuentan con ninguna protección de ninguna índole al volver a nuestro país;

- Muchos de ellos aunque tienen estudios, no pueden hacerlos válidos en México;

- Un significativo porcentaje de ellos no tienen idea de lo que es México por haber salido del país a muy temprana edad;

- Otro tanto no hablan ni entienden el español;

- Después de tantos años fuera de México muchos ya no cuentan con lazos familiares en el país;

- La gran mayoría llegarían a México sin hogar;

- La totalidad de los deportados llegarían al país sin trabajo remunerado

- Los dos puntos anteriores generarán que regresen a México con un nivel de vida inferior al que mantenían en Estados Unidos y los pondrán en situación vulnerable;

- México tendría que recibir, apoyar su instalación y generar oportunidades para su cabal reinserción

- Todo ello costaría recursos adicionales al erario público, lo que significaría apoyar a este sector, desatendiendo otros que requieren tanto como los “Dreamers” de la consideración presupuestal.

Por otra parte, en el contexto internacional, en asuntos tanto de carácter político, como económico y social, México se ha incorporado paulatinamente a los organismos internacionales más importantes.

Desde que se inició en los trabajos de lucha por la paz y la seguridad internacionales, e ingresó a la Organización de las Naciones Unidas en 1945, hasta hoy, nuestro país se ha integrado a 92 organismos, de los que destacan la propia ONU, el Fondo Monetario Internacional, el Comité Internacional de la Cruz Roja y el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento.

De acuerdo con datos de la Secretaría de Relaciones Exteriores, de estos 92 organismos, 32 son de temas internacionales y de cobertura mundial; 42 los que se refieren a temas regionales; y el resto a temas específicos como deportes, telecomunicaciones y aviación.

El Sistema de las Naciones Unidas, que es el más importante, ya que a él pertenecen más de 150 países, en México está compuesto por más de 20 agencias, tales como: el Banco Mundial; la Comisión Económica para América Latina y el Caribe; Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación; Organización Internacional del Trabajo; Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura; y el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia.

Tomando en cuenta este contexto, y ante los resultados que arrojan los estudios del Centro para el Progreso Americano (Center for American Progress, CAP), junto con United We Dream (UWD) y el National Immigration Law Center (NILC), que determina el impacto negativo que tendría en Estados Unidos la cancelación del DACA

El estudio fue elaborado tras entrevistar a 3,000 receptores de DACA en 46 estados, y sus respuestas dan una idea respecto a quiénes son, refleja los logros y aportes que entregan a la nación que gobierna Donald Trump.

Por ejemplo:

- El 97 por ciento de los entrevistados para la muestra dijeron que están trabajando o estudiando.
- El 69 por ciento de los encuestados señaló que tras recibir el beneficio de DACA fueron capaces de conseguir un trabajo mejor remunerado. Y que el salario promedio por hora pasó de \$10.29 por hora antes de DACA, a \$17.46 por hora.
- El 5 por ciento de los dreamers protegidos por DACA inició su propio negocio.
- El 65 por ciento dijo haber podido comprar su primer automóvil.
- El 16 por ciento pudo comprar su primera casa (la cifra para los mayores de 25 años fue del 24 por ciento).
- El 45 por ciento está actualmente en la escuela. Y entre estos, el 72 por ciento va detrás de conseguir una licenciatura o un grado superior.

Las estimaciones de este estudio revelan que la cancelación de DACA podría retirar de la economía estadounidense 460 mil millones de dólares durante los próximos 10 años. Pero advierte que el mayor costo es el humano.

En síntesis, la cancelación de este programa (DACA) traería perjuicios tanto para México como para Estados Unidos, en los ámbitos social y económico. Lo que sustenta de manera clara la postura seria, firme e incluso tajante que debe asumir el Gobierno de México para que se evite la cancelación del DACA sin otra opción que garantice la estancia de mexicanos que estudian y aportan a la economía estadounidense de manera sostenida. Y no mezclar la construcción de un muro en nuestras fronteras, a cambio de un eventual acuerdo que evite la deportación de mexicanos y latinos, ya que son situaciones de índoles diferentes.

Es por ello, que en términos de lo establecido en el artículo 89, fracción X, de la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos, que a la letra dice:

Artículo 89. Las facultades y obligaciones del Presidente, son las siguientes:

X. Dirigir la política exterior y celebrar tratados internacionales, así como terminar, denunciar, suspender, modificar, enmendar, retirar reservas y formular declaraciones interpretativas sobre los mismos, sometiéndolos a la aprobación del Senado. En la conducción de tal política, el titular del Poder Ejecutivo observará los siguientes principios normativos: la autodeterminación de los pueblos; la no intervención; la solución pacífica de controversias; la proscripción de la amenaza o el uso de la fuerza en las relaciones internacionales; la igualdad jurídica de los Estados; la cooperación internacional para el desarrollo; el respeto, la protección y promoción de los derechos humanos y la lucha por la paz y la seguridad internacionales”

Resulta urgente y necesario reforzar el trabajo diplomático ante Estados Unidos de América, y en el marco de lo establecido en tratados internacionales, se explore la posibilidad de acudir a las cortes y organismos mundiales a los que está suscrito México para levantar nota de protesta ante la posición adoptada por el gobierno de Estados Unidos de América por su práctica migratoria contra los derechos humanos de connacio-

nales que estudian en la actualidad en esa nación; y solicitar la cancelación de la edificación de un muro fronterizo entre Estados Unidos y México.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, sometemos a la consideración de esta Soberanía, la siguiente proposición con

### **Punto de Acuerdo**

#### **De urgente u obvia resolución**

Único. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta al Ejecutivo federal, a través de la Secretaría de Relaciones Exteriores, a que haga uso de todos los recursos diplomáticos a su alcance, a fin de mostrar una enérgica postura ante el gobierno de Estados Unidos por la violación de los derechos humanos de los jóvenes estudiantes conocidos como “Dreamers”.

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
Ciudad de México, a 20 de febrero de 2018.

**Diputados:** Gonzalo Guízar Valladares (rúbrica), José Alfredo Ferrero Velazco (rúbrica), Ana Guadalupe Perea Santos, Refugio Trinidad Garzón Canchola, Cynthia Gissel García Soberanes, Abdiel Pineda Morín, Nancy López Ruiz, Norma Edith Martínez Guzmán, Justo Federico Escobedo Miramontes.

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL CUAL SE EXHORTA A LOS TRES NIVELES DE GOBIERNO, CÁMARAS Y CONFEDERACIONES A IMPLANTAR UNA CAMPAÑA NACIONAL QUE CREE CONCIENCIA ENTRE LA POBLACIÓN SOBRE LOS DAÑOS CAUSADOS AL AMBIENTE POR EL USO DE POPOTES, CON HINCAPIÉ EN LA PARTICIPACIÓN DE RESTAURANTES, CINES Y CENTROS EDUCATIVOS, A CARGO DEL DIPUTADO ULISES RAMÍREZ NÚÑEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

Ulises Ramírez Núñez, diputado federal de la LXIII Legislatura del Congreso de la Unión, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 6, numeral 1, fracción I, y 79, numeral 1, fracción II, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía, proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta a los tres Poderes de la Unión, cámaras y confederaciones para que se implemente una campaña nacional que permita concientizar a la población sobre los daños que le causan al ambiente el uso de popotes, enfatizando la participación de restaurantes, cines y centros de enseñanza, al tenor de las siguientes

#### **Consideraciones**

Se estima que al utilizar con frecuencia el popote para ingerir alimentos y bebidas, a lo largo de nuestra existencia usaremos alrededor de 38 mil unidades, la mayoría de las cuales, terminarán en rellenos sanitarios y formarán parte de la contaminación del suelo, ríos y mares.

Como ustedes saben, el polipropileno, material del que están hechos los popotes, es un plástico no completamente reciclable y/o biodegradable; además en muchas ocasiones su reciclaje no es económicamente viable debido a que están contaminados con residuos biológicos o restos de comida.<sup>1</sup> A este respecto, debemos comentar que las estimaciones advierten que en México el 95 por ciento de popotes que se utilizan no se reciclan.

De acuerdo con algunos especialistas los popotes pueden tardar más de 100 años en degradarse por completo y si el uso de popotes continúa como hasta ahora, en el año 2050 se proyecta que habrá más plástico que peces en el mar. Además el estudio *The new plastics economy: Rethinking the future of plastics provides*, pu-

blicado en 2016 por la **fundación Ellen MacArthur**, la industria dedicada a la fabricación de plástico representa el 6 por ciento del consumo mundial de petróleo y el 1 por ciento de las emisiones de dióxido de carbono a la atmósfera.<sup>2</sup>

En este orden de ideas, la **Conferencia sobre los Océanos 2017, del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA)** expuso que los fragmentos de plástico inciden en la muerte de un millón de aves y de unos cien mil mamíferos de diversas especies marinas. Además, el PNUMA refiere que en los últimos 50 años se multiplicó 20 veces la producción mundial de plásticos, lo que significa 320 millones de toneladas más en ese lapso.

Por su parte, la **fundación estadounidense Straw Wars**, dedicada a promover un cambio en los hábitos humanos; coincide en la estimación que al menos un millón de aves marinas, 100 mil mamíferos marinos y tortugas mueren debido a que se enredan o ingieren algún contaminante hecho de plástico.<sup>3</sup> Incluso han sido virales algunos videos en los que se aprecia como el plástico lastima o afecta a la fauna marina.

De acuerdo a datos de la **Asociación Ocean Conservancy (Conservación de los Océanos)**, más de 100,000 toneladas de basura fueron recolectadas por voluntarios en el 2013 en diferentes costas y cuerpos acuíferos alrededor del mundo. Los popotes ocuparon el quinto lugar de los productos más colectados: 555 mil 7 popotes, de los cuales 11,574 se encontraron en los 120 km que se limpiaron en México.<sup>4</sup>

Como respuesta a esta problemática, diversas organizaciones civiles y ambientales en diversas naciones han impulsado campañas para alertar a la población sobre el uso de los popotes y de las consecuencias al medio ambiente.

Tomando en cuenta que en Estados Unidos se consumen cerca de 500 millones de popotes todos los días y que un famoso restaurante de venta de hamburguesas es responsable del desperdicio diario de 3.5 millones,<sup>5</sup> Milo Crees, un niño de 9 años impulsó en aquella nación un movimiento denominado **Straw Free**. Empezó proponiéndole a los restauranteros que preguntaran a sus clientes si deseaban usar popote, en vez de entregarlo en automático. Después llevó su iniciativa ante el Comité de Recursos Naturales y Energía de Ver-

mont y luego ante el gobernador Shumlin, buscando apoyo y exposición nacional.<sup>6</sup>

El Reino Unido hizo lo propio y el restaurantero Jamie Poulton, propietario de Randall & Aubin, inició la **campana Straw Wars** e invitó a dueños de restaurantes, bares y hoteles a unirse. La dinámica es: dejar de ofrecer popotes en su totalidad y entregar uno biodegradable sólo a aquellos comensales que lo pidan. Esta iniciativa ha observado resultados favorables.

Tomando como referencia lo anterior, el 23 de febrero de 2016 el PNUMA lanzó en Bali, Indonesia, la campaña **#MaresLimpios**, orientada a lograr, hacia 2022, la eliminación de los productos plásticos y en diciembre de 2017. Un dato importante sobre este tema es que Noruega, que gestó la resolución, ha visto de primera mano pruebas del daño que provoca la contaminación, al señalar que se identificaron microplásticos dentro de mejillones y en enero de 2017, una ballena quedó varada en una playa y hubo que matarla. En su estómago se encontraron 30 bolsas de plástico.

En nuestro país también se han impulsado acciones para reducir el consumo de popotes, pero a pesar del entusiasmo que ha manifestado la sociedad civil y diversos actores políticos, el impacto de estas acciones no han materializado el éxito deseado y la población sigue consumiendo este tipo de productos.

Si bien es cierto, en México no existen cifras exactas de cuántos popotes se desechan en todo el país, sí existen estimaciones o estudios de cuánto plástico acaba en los rellenos sanitarios, tiraderos o en las playas de nuestro litoral. Según un reporte de la Asociación Nacional de Industrias del Plástico (Anipac), alrededor del 12 por ciento de la basura en México es plástico. Esto equivale a aproximadamente 10 mil 350 toneladas diarias de las 86,343 del total de basura que producimos, según datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi).

Además de los restaurantes en donde se venden hamburguesas y pizzas, otro de los sitios en los que es habitual ver envases desechables y popotes es en las salas de cine, por lo que de acuerdo con información de la Cámara Nacional de la Industria Cinematográfica,<sup>7</sup> sólo en 2016 se vendieron 331 millones de boletos de cine en México y de 2008 a 2016, se vendieron alrededor de 2 mil 100 millones de boletos, lo que podría

traducirse que **más de 2 mil millones de popotes hoy están contaminando nuestro ambiente.**

Tomando en cuenta lo anterior y partiendo del hecho que el derecho humano al medio ambiente sano para el desarrollo y bienestar constituye una garantía para la realización y vigencia de nuestros derechos, nuestra constitución reconoce en su artículo 4o., este principio y la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA), establece la distribución de competencias entre los tres órdenes de gobierno para materializar esta tarea.

De esta forma el artículo primero de la LGEEPA establece que esta ley tiene por objeto propiciar el desarrollo sustentable y establecer las bases para la preservación, la restauración y el mejoramiento del ambiente; así como la prevención y el control de la contaminación del aire, agua y suelo. Asimismo, garantiza la participación corresponsable de las personas, en forma individual o colectiva, en la preservación y restauración del equilibrio ecológico y la protección al ambiente. Siendo la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, la responsable de la implementación de esta política de estado.

Por su parte, el artículo 7o. de la Ley General de Educación, señala que la educación que impartan el Estado tendrá como finalidad inculcar los conceptos y principios fundamentales de la ciencia ambiental, el desarrollo sustentable, la prevención del cambio climático, así como de la valoración de la protección y conservación del medio ambiente como elementos esenciales para el desenvolvimiento armónico e integral del individuo y la sociedad,

Es por ello que este exhorto pretende **en primer lugar**, que los tres niveles de gobierno implementen una campaña de concientización para reducir el uso de popotes, tanto al interior de las oficinas de gobierno, como de la población en general.

**En segundo término**, que el Ejecutivo federal, concilie con las cámaras y confederaciones relativas al consumo de alimentos y proyección de películas, un acuerdo que permita sumar el esfuerzo de la iniciativa privada y colaboren en la concientización de la población sobre los efectos del uso de los popotes, con la finalidad de reducir el uso de este dañino instrumento, para el medio ambiente.

**En tercer lugar**, se solicita la intervención de la Secretaría de Educación, para enfatizar esta campaña en los centros escolares y que ello permee en las familias a través de nuestros estudiantes.

Estimados compañeros, nunca es tarde para comenzar un cambio en nuestros hábitos, pequeñas acciones, pueden convertirse en grandes acciones si cada uno de nosotros ponemos voluntad y cambiamos la forma en la que consumimos nuestros alimentos. Este exhorto no busca otra cosa que poner en marcha una acción que sume a la política pública de cuidar el medio ambiente.

A partir de todo lo anterior, se somete a su consideración los siguientes

### Puntos de Acuerdo

**Primero.** La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta a los tres niveles de gobierno para que en el ámbito de sus respectivas competencias, implementen campañas de difusión que permitan concientizar tanto a los empleados de las oficinas de gobierno, como a la población en general, sobre los daños que le causan al medio ambiente el uso de popotes, con la finalidad de reducir su uso.

**Segundo.** La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta al Poder Ejecutivo, para que ponga en marcha una campaña nacional para reducir el uso de popotes, haciendo énfasis en los centros de enseñanza. Por otra parte, que se materialice un acuerdo con las Cámaras y Confederaciones para que el sector empresarial colabore en la concientización sobre los efectos negativos del uso de popotes, principalmente en restaurantes y cines, con la finalidad de reducir el daño al medio ambiente.

### Nota

1 <https://www.change.org/p/rafael-pacchiano-alam%C3%A1n-secretario-de-medio-ambiente-y-recursos-naturales-limitemos-el-uso-de-popotes-de-pl%C3%A1stico-en-restaurantes-y-bares>

2 <https://www.expoknews.com/por-que-no-usar-popotes/>

3 <http://www.eluniversalqueretaro.mx/ciencia-y-tecnologia/09-01-2018/lolistraw-el-popote-que-se-puede-comer>

4 <http://www.oceanconservancy.org/our-work/marine-debris/icc-data-2014.pdf>

5 <https://munchies.vice.com/es/article/nzkyd8/restauranteros-mexicanos-quieren-que-dejemos-de-usar-popotes>

6 <https://munchies.vice.com/es/article/nzkyd8/restauranteros-mexicanos-quieren-que-dejemos-de-usar-popotes>

7 <http://canacine.org.mx/wp-content/uploads/2014/04/Resultados-Definitivos-2016-1.pdf>

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 20 de febrero de 2018.

Diputado Ulises Ramírez Núñez (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL CUAL SE EXHORTA A LA CONASAMI A CUMPLIR EL MANDATO CONSTITUCIONAL Y FIJAR UN SALARIO MÍNIMO SUFICIENTE; Y A LA CIDH, A FORMULAR RECOMENDACIÓN AL ESTADO MEXICANO PARA DETERMINAR EL MONTO DEL SALARIO MÍNIMO DE DICHO MANDATO Y DE LAS OBLIGACIONES DERIVADAS DE LOS TRATADOS QUE LO OBLIGAN EN MATERIA DE DERECHOS HUMANOS, A CARGO DE DIPUTADO JULIO SALDAÑA MORÁN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRD

El suscrito, Julio Saldaña Morán, diputado federal de la LXIII Legislatura del Congreso de la Unión e integrante del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática, con fundamento en los artículos 6, fracción I, y 79, numeral 2, fracción II, del Reglamento de la Cámara de Diputados, pongo a consideración del pleno de esta honorable Cámara de Diputados, la proposición con punto de acuerdo bajo la siguiente

### Exposición de motivos

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece, en el artículo 123, apartado A, fracción VI, segundo párrafo, que:

*Los salarios mínimos generales deberán ser suficientes para satisfacer las necesidades normales de un jefe de familia, en el orden material, social y cultural, y para proveer a la educación obligatoria de los hijos. Los salarios mínimos profesionales se fijarán considerando, además, las condiciones de las distintas actividades económicas.*

La Comisión Nacional de los Salarios Mínimos, Conasami, ha sido omisa sistemáticamente en el cumplimiento de este mandato constitucional, así como de diversos tratados internacionales de los que México es parte.

En febrero del año 2016, una trabajadora de la zona metropolitana del Valle de México conocida como “Luz”, interpuso un amparo indirecto en contra de la Conasami, que determinó fijar un salario mínimo para ese año 2016 por debajo de lo establecido en la Constitución General de la República, que representó una violación a sus derechos humanos.

“Luz” trabajaba una jornada de ocho horas como persona de limpieza en un restaurante de la Ciudad de México, destinaba cuatro horas y 30 pesos diarios al transporte para ir al trabajo y regresar. En ese año el salario mínimo fue de 73 pesos con 04/100, y los 43 pesos diarios que quedaban disponibles eran insuficientes para satisfacer los derechos y necesidades de ella y sus dos hijos.

Como resulta evidente, lo que ganaba “Luz” se situaba 557 pesos 44/100 por debajo de la línea de bienestar para una persona, cuyo valor a finales de ese 2016 fue determinado por Coneval en 2 mil 748 pesos 64/100.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación admitió el recurso a principios de 2017, con el expediente número 67/2017, y fue turnado al ministro Eduardo Medina Mora. Cuatro meses después, la Segunda Sala de la Corte dio la razón a la quejosa, pero no emitió resolución que obligara a la Conasami a dejar de violar sistemáticamente los derechos humanos, aunque la reso-

lución deja claro a la Conasami que está obligada y que debe considerar los tratados internacionales para que el salario mínimo alcance para cubrir las necesidades que permitan a un jefe de familia y a su familia, acceder a los derechos humanos a la alimentación, salud, educación, bienestar y la cultura. Así como “Luz”, y de acuerdo con el Inegi, al menos 3.9 millones de personas en México perciben un salario que los condena a mantenerse en condición de pobreza.

Ante esta situación, un colectivo de 70 organizaciones de la sociedad civil, encabezadas por Acción Ciudadana Frente a la Pobreza, han presentado ante la Comisión Interamericana de Derechos Humanos una denuncia por la violación a los derechos humanos por parte de la Conasami al fijar el salario mínimo por debajo de la línea de bienestar determinada por el Coneval, además de solicitar que se reabra y atienda el caso de “Luz”, y fije una solución en torno a las determinaciones que la Conasami tome respecto de los ajustes a los salarios mínimos.

El Coneval determina el valor de la canasta básica alimentaria, que en los últimos años ha sido: (línea de bienestar mínimo) urbana pasó de \$1,321.24 (julio 2016) a \$1,446.51 (julio 2017) con un incremento de 9.48 por ciento,<sup>1</sup> el valor para diciembre de 2017 fue de \$1,491.65. Esta línea se refiere a la capacidad de adquirir los alimentos indispensables para vivir, para una persona, y no contempla lo necesario para el acceso a los derechos a la salud, educación, bienestar y la cultura. Para noviembre de 2017, el valor de las canastas alimentaria más la canasta no alimentaria urbana, (considerada línea de bienestar), tuvo un valor de \$2,980.79.

En consecuencia, el salario mínimo para cumplir el precepto constitucional y atender los lineamientos expedidos por la Suprema Corte, para lograr un punto de equilibrio con el valor de la línea de bienestar determinada para enero de 2018, debiera fijarse al menos en 99 pesos 64/100.

El salario mínimo ha tenido una involución en los últimos tres decenios, perdiendo su poder adquisitivo hasta el grado de que en la actualidad los trabajadores formales que ganan un salario mínimo, irónicamente, trabajan para mantenerse en condición de pobreza.

A continuación se puede apreciar que el salario mínimo en los últimos tres años mantiene un balance ne-

gativo respecto de la línea de bienestar (canasta alimentaria + canasta no alimentaria):

Año	Valor salario mínimo diario	30 días	Valor canasta alimentaria + canasta no alimentaria (Línea de Bienestar) <sup>2</sup>	Diferencia
2015	70.10 (corra A)	2,103	2,679.31*	-576.31
2016	73.04	2,191.2	2,748.64**	-557.44
2017	80.04	2,401.2	2,980.79***	-579.59
2018	88.36	2,650.8	2,989.13****	-338.33

Hemos dicho hasta el cansancio que la Conasami es una autoridad obsoleta y anacrónica que no comprende que el salario mínimo es un derecho, y que su nivel actual es una violación a la Constitución y a los derechos humanos.

También hemos afirmado contundentemente que el salario mínimo es el más bajo de la OCDE, menor que el de países con niveles de desarrollo comparable con México, y que ejerce un efecto ancla respecto de los ingresos del conjunto de la masa salarial en la economía del país.

También hemos desmentido que el aumento al salario mínimo tenga un efecto inflacionario, insistimos en que un aumento que equilibre al salario mínimo con la línea de bienestar es posible de inmediato, y que la recuperación paulatina, gradual, pero sostenida también lo es.

Las reformas legales que desvinculan al salario mínimo de multas, precios, cotizaciones o créditos, son la base para la recuperación inmediata de este derecho.

Es facultad y responsabilidad de la Conasami fijar el monto del salario mínimo, mediante un acto administrativo, de conformidad con la disposición constitucional, y del marco convencional a que el Estado mexicano está obligado.

La Comisión Nacional de los Derechos Humanos se ha pronunciado en el sentido de que el salario mínimo es un derecho, sin el cual el ejercicio de otros derechos no es posible.

Incluso la Auditoría Superior de la Federación ha observado a la Conasami por incumplir el mandato constitucional y legal.



En atención a las anteriores consideraciones, y a que el Coneval ha determinado que el valor de la canasta básica alimentaria y no alimentaria (línea de bienestar) tiene un valor de dos mil novecientos ochenta y nueve pesos 13/100, a enero de 2018.

Propongo a esta soberanía la siguiente proposición con

### Puntos de acuerdo

**Primero.** La Cámara de Diputados del Congreso de la Unión exige a la Comisión Nacional de Salarios Mínimos cumplir de inmediato el mandato constitucional, y fijar el monto del salario mínimo en \$99.64 (noventa y nueve pesos 64/100 M.N.) diarios.

**Segundo.** La Cámara de Diputados del Congreso de la Unión hace un respetuoso llamado a la Comisión Interamericana de Derechos Humanos, a formular recomendación al Estado mexicano para que, con perspectiva de derechos humanos, determine el monto del salario mínimo de conformidad con el mandato de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como de las obligaciones derivadas de los diversos tratados que lo obligan en materia de derechos humanos, a partir de la denuncia presentada por diversas organizaciones de la sociedad civil el pasado 8 de febrero de 2018.

### Notas

1 <http://blogconeval.gob.mx/wordpress/index.php/tag/lineas-de-bienestar/>

2 Elaboración propia con datos de Coneval

\* Valor a diciembre de 2015.

\*\* Valor a noviembre de 2016.

\*\*\* Valor a noviembre de 2017.

\*\*\*\* Valor a enero de 2018.

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 20 de febrero de 2018.

Diputado Julio Saldaña Morán (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE EXHORTA AL GOBIERNO DE YUCATÁN, EL AYUNTAMIENTO DE MÉRIDA Y LA COMISIÓN ESTATAL DE DERECHOS HUMANOS A DAR ATENCIÓN Y SEGUIMIENTO A LA PETICIÓN DE LA RED NACIONAL DE DEFENSORAS DE DERECHOS HUMANOS EN MÉXICO RESPECTO A LA CAMPAÑA 40 DÍAS POR LA VIDA, A CARGO DEL DIPUTADO MARIO DAVID MEX ALBORNOZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, Mario David Mex Albornoz, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXIII Legislatura de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, con fundamento en lo establecido por los artículos 6, numeral 1, fracción I, y 79 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía el presente punto de acuerdo al tenor de las siguientes

### Consideraciones

1. Que en el artículo 1o., párrafos primero y tercero de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, se establece que todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos por ésta y en los tratados internacionales de los que el Estado mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección. Asimismo, la obligación de todas las autoridades en el ámbito de sus competencias, de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos, de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad.

2. Que el artículo 102, apartado B de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que cada entidad federativa contará con un Organismo Público Autónomo, con personalidad jurídica y patrimonio propio, encargado de la protección, defensa, estudio, promoción y divulgación de los derechos humanos. El estado de Yucatán cumplió con este mandato en febrero de 2014 y se denomina Comisión de Derechos Humanos del Estado de Yucatán.

3. Que el artículo 2 de la Ley para la Protección de Personas Defensoras de Derechos Humanos y Periodistas define a las personas defensoras de derechos humanos como aquellas personas físicas que actúen individualmente o como integrantes de un grupo, organización o movimiento social, así como personas morales, grupos, organizaciones o movimientos sociales cuya finalidad sea la promoción o defensa de los derechos humanos.

En esta misma ley se considera que las personas defensoras de derechos humanos contribuyen a la protección de los derechos fundamentales, tanto a nivel local como internacional, ayudando a construir el sistema democrático en nuestro país.

4. Que la Red Nacional de Defensoras de Derechos Humanos en México (14 de febrero de 2018) demandó a los gobiernos estatal de Yucatán y municipal de Mérida lo siguiente:

- “Que garanticen a la población el pleno ejercicio de sus derechos sexuales y reproductivos.
- Que garanticen a las personas defensoras de este derecho el ejercicio de su labor en condiciones de igualdad y seguridad.

Y a la Comisión de Derechos Humanos de Yucatán:

- Que emita medidas cautelares en beneficio de las personas defensoras que laboran en la Clínica de Servicios Humanitarios en Salud Sexual y Reproductiva”.

5. Que dicha Clínica de Servicios Humanitarios en Salud Sexual y Reproductiva es una clínica ubicada en el municipio de Mérida que presta servicios de control del embarazo, anticonceptivos de emergencia para mujeres, consejería sexual e interrupción legal del embarazo.

6. Que la campaña 40 Días por la Vida (2018) es una campaña de carácter religioso conformada por diversos promotores que han establecido una dinámica de hostilidad contra la Clínica de Servicios Humanitarios en Salud Sexual y Reproductiva, contra quienes ahí brindan laboran y contra quienes recurren a los servicios de dicha clínica.

Esta campaña comenzó en Texas, Estados Unidos, en el año 2004 y adquirió un carácter Internacional en 2007, integrando países como: Alemania, Argentina, México, Guatemala, Paraguay, Nueva Zelanda, Londres, Bolivia, Australia, entre otros.

En México se han llevado a cabo diversas ediciones en algunos estados y/o municipios como Cuernavaca, Guadalajara, Mérida, Orizaba, Irapuato, Nogales, los Mochis, Ciudad de México. En el caso de Mérida (5

de febrero 2018) será la tercera edición y tendrá lugar en la calle 54 con 49, de 8 de la mañana a 8 de la noche del 14 de febrero al 25 de marzo del año en curso.

7. Al respecto, el artículo 1 de la Declaración sobre el derecho y el deber de los individuos, los grupos y las instituciones de promover y proteger los derechos humanos y las libertades fundamentales universalmente reconocidos, indica que toda persona tiene derecho individual o colectivamente a promover y procurar la protección y realización de los derechos humanos y libertades fundamentales y esforzarse por ellos.

8. Que de acuerdo con la Organización de las Naciones Unidas (s.f), los órganos de derechos humanos han puesto énfasis en que el acceso al aborto es un asunto de derechos humanos. Por lo que el asegurar el acceso a estos servicios, de conformidad con los estándares de derechos humanos es parte de las obligaciones del estado para eliminar la discriminación en contra de las mujeres y garantizar por otro lado, el acceso a la salud y otros derechos fundamentales. Al menos en los casos de violación, incesto, malformación, amenazas contra la vida y/o salud de la madre.

Por lo anteriormente expuesto, pongo a consideración del pleno la siguiente proposición con

### **Punto de Acuerdo**

**Único.** La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente, en el ámbito de sus respectivas competencias, al estado de Yucatán, al municipio de Mérida y a la Comisión de Derechos Humanos de Yucatán, a dar atención y seguimiento a la petición de la Red Nacional de Defensoras de Derechos Humanos en México con respecto a la campaña 40 Días por la Vida, respetando en todo momento el derecho a la salud y la seguridad de las personas defensoras y promotoras de derechos humanos.

### **Referencias**

1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
2. Declaración sobre el derecho y el deber de los individuos, los grupos y las instituciones de promover y proteger los derechos humanos y las libertades fundamentales universalmente reconocidos.

3. Ley de la Comisión de los Derechos Humanos del Estado de Yucatán
4. Ley para la Protección de Personas Defensoras de Derechos Humanos y Periodistas
5. Carta Pública (14 de febrero de 2018), Red Nacional de Defensoras de Derechos Humanos en México, recuperado de <http://im-defensoras.org/2018/02/carta-publica-red-nacional-de-defensoras-de-ddhh-en-mexico-solicita-intervencion-del-gobierno-de-yucatan-ante-expresiones-fundamentalistas-contra-defensoras-de-derechos-sexuales-y-reproductivos/>
6. 40 Días por la Vida (2018) recuperado de <https://40daysforlife.com/history/>
7. Sierra. W. (5 de febrero de 2018) Yucatán se une al mundo en la campaña 40 días por la vida, *Milenio*, recuperado de <https://sipse.com/milenio/campana-40-dias-por-vida-movimiento-284355.html>
8. ONU, (s.f), Serie de información sobre salud y Derechos Sexuales y Reproductivos, recuperado de [http://www.ohchr.org/Documents/Issues/Women/WRGS/SexualHealth/INFO\\_Abortion\\_WEB\\_SP.pdf](http://www.ohchr.org/Documents/Issues/Women/WRGS/SexualHealth/INFO_Abortion_WEB_SP.pdf)

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 20 de febrero de 2018.

Diputado Mario David Mex Albornoz (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE EXHORTA A LA PGR A FORTALECER LAS ACCIONES RELATIVAS A LA CAZA ILEGAL DEL PUMA CONCOLOR EN NUEVO LEÓN; Y A LA SEMARNAT, A INCLUIRLO EN LA LISTA DE ESPECIES Y POBLACIONES PRIORITARIAS PARA LA CONSERVACIÓN, A CARGO DE LA DIPUTADA DALIA MARÍA ROCHA LADRÓN DE GUEVARA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO

La que suscribe, Dalia María Rocha Ladrón de Guevara, integrante de la LXIII Legislatura en la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, con fundamento en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 6, fracción I, y 79, párrafos primero, fracción II, y párrafo segundo, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración del pleno de esta soberanía proposición con punto de acuerdo por el que la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta de manera respetuosa a la Procuraduría General de la República a sancionar a los responsables de la caza ilegal de un *Puma Concolor* en el estado de Nuevo León, así como a la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales para incluir en la “Lista de especies y poblaciones prioritarias para la conservación” al *Puma Concolor*, con base en las siguientes

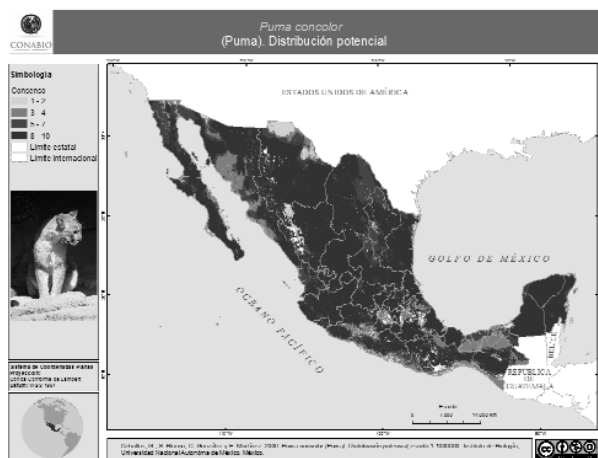
### Consideraciones

El puma (*Puma Concolor*), es considerado el segundo felino más grande de América, se localiza casi en todo el continente, su territorio comprende desde el norte del Yukón en Canadá al sur de los Andes.

Sin embargo, el pasado 23 de enero el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los Estados Unidos, emitió un comunicado, mediante el cual se declaró oficialmente extinto al puma oriental norteamericano (*Puma Concolor Cougar*), al eliminarlo de la Lista Federal de Vida Silvestre Amenazada y en Peligro de Extinción, en atención a que el último avistamiento del felino fue en el año de 1938 y desde entonces no ha podido ser detectado algún espécimen del felino<sup>1</sup>.

En nuestro país, la población actual del puma es desconocida, el último estudio elaborado por la Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad (Conabio), data de 2010, en él, se muestra un

mapa en el cual se muestra la distribución potencial del felino en el territorio nacional.<sup>2</sup>



De la tabla referida, se puede observar que el puma (*Puma Concolor*) se distribuye principalmente en el centro norte y en la península de Yucatán.

En los últimos años, se tienen registros en diversos medios de comunicación de avistamientos de puma en zonas residenciales, así como de especímenes que son atropellados cuando tratan de cruzar alguna autopista o carretera, o que son detectados cuando ingresan a los ranchos a devorar ganado.

En el mismo sentido, en la última semana ha estado circulando en las redes sociales un video en el cual se puede observar a un puma siendo acorralado por aproximadamente una docena de canes, al tiempo en que un cazador le dispara ocasionándole a la muerte para después presumirlo como un trofeo.

La supuesta grabación, se presume fue realizada el 3 de febrero del presente año, en el estado de Nuevo León, y ocasionó el rechazo de un sin número de organizaciones protectoras y de defensa de los derechos de los animales, de la sociedad en general y tuvo como consecuencia que la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (Profepa), presentara una denuncia ante la Procuraduría General de la República (PGR) en contra de quien resulte responsable de los hechos.

Cabe destacar, que la denuncia presentada se realiza debido a que el permiso de cacería permitida del felino expiró el 14 de enero de 2018 y el video se presume fue grabado el 3 de febrero, situación que es lamentable, ya que a pesar de que el puma no se

encuentra en peligro de extinción sí se encuentra protegido por instrumentos jurídicos internacionales como la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES) y es considerado por la Conservación de la Naturaleza (UICN) como una especie **casi amenazada**.

Derivado de lo anterior, propongo considerar al puma (*Puma Concolor*) dentro de la *Lista de especies y poblaciones prioritarias para la conservación*, emitida por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, con la finalidad de realizar acciones tendientes a su protección y conservación y evitar que se repitan hechos como el ocurrido la semana pasada en Nuevo León.

Por todo lo anterior, propongo los siguientes

### Puntos de Acuerdo

**Primero.** La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta de manera respetuosa a la Procuraduría General de la República a fortalecer las acciones tendientes a sancionar a los responsables de la caza de un felino de la especie *Puma Concolor* a principios del mes de febrero en el estado de Nuevo León.

**Segundo.** La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales a considerar incluir dentro de la *Lista de especies y poblaciones prioritarias para la conservación* al *Puma Concolor*.

### Notas

1 <http://www.ngenespanol.com/traveler/agenda/18/01/31/el-puma-de-america-del-norte-es-declarado-oficialmente-extinto/>

2 [http://www.conabio.gob.mx/informacion/gis/layouts/pum\\_conc\\_w.png](http://www.conabio.gob.mx/informacion/gis/layouts/pum_conc_w.png)

Palacio de Legislativo de San Lázaro,  
a 20 de febrero de 2018.

Diputada Dalia María Rocha Ladrón de Guevara  
(rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE EXHORTA A PEMEX A DIFUNDIR LA INFORMACIÓN SOBRE LA VENTA DE LA PLATAFORMA HABITACIONAL SEMISUMERGIBLE CHEMUL, A CARGO DEL DIPUTADO JULIO SALDAÑA MORÁN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRD

El suscrito, Julio Saldaña Morán, diputado federal de la LXIII Legislatura del Congreso de la Unión e integrante del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática, con fundamento en los artículos 6, fracción I, y 79, numeral 2, fracción II, del Reglamento de la Cámara de Diputados, pongo a consideración del pleno de esta honorable Cámara de Diputados, proposición con punto de acuerdo bajo la siguiente

### Exposición de motivos

Petróleos Mexicanos remató como chatarra la plataforma habitacional semi sumergible Chemul por poco más de mil 401 millones de pesos.

La razón fue que la plataforma se encuentra en altamar y sin contrato desde hace un año, aunado a que los costos de mantenimiento oscilan entre 46 mil dólares diarios y que el traslado a un muelle costaría cerca de 6 millones de dólares.

Sin embargo, la venta es incongruente con el actuar de Pemex, pues en los últimos años le asignó más de 3 mil millones de pesos para mantenimiento y rehabilitación.

Tan solo en 2014 Pemex Exploración y Producción asignó 540 millones de pesos y un año después 2 mil 900 millones para rehabilitación, operación, mantenimiento, servicios de hotelería y alimentación de la plataforma, de acuerdo al programa anual de adquisiciones, arrendamientos, obras y servicio de la empresa.

Resulta sospechoso que la licitación pública **VB-018T4/985-E2017**, con la que se puso a la venta la plataforma Chemul, se declarara desierta por lo que se dio paso al remate, siendo el único beneficiario Pedro García Ledesma, y su empresa Maquinaria Doga, SA (Madosa). La plataforma fue vendida en 6 millones 745 mil dólares, donde Pemex solo recibió el 4 por ciento de lo que invirtió en la plataforma.

El desmantelamiento de Pemex, a través de las ventas a remate de “chatarra”, es una práctica frecuente de esta administración, cuyo único objetivo parece ser beneficiar a particulares a costa de las pérdidas económicas para la empresa productiva del Estado.

Es inadmisibles que más casos de corrupción se sigan presentando en las adquisiciones y ventas de Petróleos Mexicanos. Recordemos que aún falta esclarecer el caso de Agro Nitrogenados, donde Pemex pagó 275 millones de dólares por esta empresa, pese a que el 60 por ciento era chatarra.

La falta de transparencia ha sido el factor principal en la debacle de Pemex, pues los malos manejos de sus directivos han dejado pérdidas millonarias para la empresa del Estado.

Es por ello que propongo a esta soberanía la siguiente proposición con

### Punto de acuerdo

**Único.** La Cámara de Diputados solicita al director general de Petróleos Mexicanos, Carlos Treviño Medina, haga pública la información sobre el remate de la planta habitacional semi sumergible Chemul y muestre los avalúos que justifiquen el precio al que fue rematada.

Palacio Legislativo de San Lázaro  
a 20 de febrero de 2018.

Diputado Julio Saldaña Morán (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, RELATIVO A LA ATENCIÓN INMEDIATA DE LAS VÍCTIMAS DEL ACCIDENTE DE UN HELICÓPTERO DE LA FAM OCURRIDO EL 16 DE FEBRERO EN SANTIAGO JAMILTEPEC, COSTA DE OAXACA, A CARGO DE LA DIPUTADA NATALIA KARINA BARÓN ORTIZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

Natalia Karina Barón Ortiz, diputada a la LXIII Legislatura del honorable Congreso de la Unión integrante del Grupo Parlamentario del Movimiento de Regeneración Nacional, con fundamento en lo dispuesto en la fracción I del numeral 1 del artículo 6 y numeral 1, fracción II, del artículo 79, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración del pleno la siguiente proposición con punto de acuerdo relativo a la atención inmediata de las víctimas del accidente de un helicóptero de la Fuerza Aérea Mexicana, ocurrido el 16 de febrero, en el municipio de Santiago Jamiltepec, de la región de la costa del estado de Oaxaca al tenor de las siguientes

### Consideraciones

El estado de Oaxaca no ha visto tregua en cuanto a los efectos de los desastres naturales que en los últimos meses han azotado poblaciones y comunidades enteras sumiéndolas más en la pobreza y marginación mientras la ayuda y entrega de recursos para la reconstrucción fluyen de forma parcial y la economía de la región no puede ser reactivada de forma plena debido a la situación de cientos de personas en condiciones de emergencia quienes han perdido patrimonio y propiedades.

El viernes 16 de febrero, un sismo de magnitud 7,2 tuvo epicentro en Pinotepa Nacional y 33 municipios tienen condición de emergencia como resultado de los efectos del sismo por lo que las comunidades afectadas tendrían acceso inmediato a los recursos del Fondo Nacional de Desastres para afrontar los efectos inmediatos del fenómeno natural.

Sin embargo, otro hecho enlutó a familias en el municipio de Santiago Jamiltepec de la región de la costa del estado de Oaxaca cuando, el 16 de febrero por la noche, un helicóptero militar perdió el control desplomándose en la vía pública perdiendo la vida catorce personas -entre los que estarían dos niñas y un niño- y 20 más resultaron heridas. En el vehículo militar se encontraban el secretario de Gobernación y el goberna-

dor del estado de Oaxaca, quienes se trasladaron a la zona para dar cuenta de los efectos del sismo ocurrido unas horas atrás.

De acuerdo con un comunicado de la Secretaría de la Defensa Nacional, publicado el 17 de febrero en el sitio de la dependencia, la aeronave efectuaba la aproximación para su aterrizaje en un terreno baldío en Jamiltepec en virtud de que se trasladaba para constatar los daños ocasionados por el sismo.

Así lo reporta:

Lomas de Sotelo, Ciudad de México, a 17 de febrero de 2018.- La Secretaría de la Defensa Nacional informa a la opinión pública que a las 22:15 horas del 16 de febrero del año en curso, el helicóptero UH-60M matrícula 1071 de la Fuerza Aérea Mexicana, sufrió un accidente en el poblado de Jamiltepec, Oaxaca.

Los hechos ocurrieron cuando la aeronave efectuaba la aproximación para su aterrizaje en un terreno baldío en Jamiltepec, Oaxaca, en virtud de que se trasladaba para constatar los daños ocasionados por el sismo que se suscitó esa fecha, así como para determinar la ayuda que se proporcionará a la población afectada.

Lamentablemente algunas de las personas que se encontraban esperando al helicóptero perdieron la vida y otras más se encuentran heridas, siendo trasladadas a diferentes hospitales para su atención médica.

El general secretario de la Defensa Nacional salió a Jamiltepec, Oaxaca, con objeto de coordinar las acciones de auxilio a los damnificados por el sismo, así como para constatar lo acontecido en el accidente del helicóptero.

De acuerdo con algunas hipótesis, el accidente se debió a la imprudencia y falta de pericia del piloto quien no pudo tener pleno control del helicóptero al hacerlo volar por la noche; sin embargo, el secretario de la Defensa Nacional rechazó tales afirmaciones al descartar el factor imprudencial y admitir que se trasladaba a importantes funcionarios de las administraciones federal y estatal.

De acuerdo con informaciones periodísticas, el general secretario de la Defensa Nacional “se reunió con familiares de las personas que fallecieron a causa del

accidente y a nombre de todos los integrantes del Ejército Mexicano expresó “su más sentido pésame” por la desgracia “que se origina por nuestro interés de venir a ayudar a la comunidad”, y ofreció a las familias de las víctimas todo el apoyo que esté a su alcance”.<sup>1</sup>

En su encuentro con las víctimas, el general secretario ofreció toda la ayuda y disposición de la Secretaría a su cargo asumiendo la responsabilidad plena por lo acontecido y ofreció la atención personal, además de cubrir los requerimientos de apoyo médico, psicológico, de indemnizaciones, apoyo en la reconstrucción comprometiéndose a la visita periódica a los afectados, por lo menos una vez al mes, para supervisar el avance en los apoyos prometidos. El seguimiento particular para atender a las víctimas y sus familias estaría encomendada al general Héctor Aragón Zapata.

Los lamentables hechos ocurridos por el sismo del 16 de febrero se enlutan con la muerte de catorce personas debido al impacto del vehículo militar. Las causas del accidente deben ser perfectamente esclarecidas a la vez de que las autoridades responsables asuman la responsabilidad para apoyo de deudos y víctimas a fin de tener la ayuda necesaria y las indemnizaciones conforme a la ley.

Es por esto que se hace necesario un exhorto al secretario de la Defensa Nacional para que, en el ámbito de su competencia, dé a conocer cuáles fueron las causas del accidente del helicóptero de la Fuerza Aérea UH-60M, matrícula 1071, que cayó la noche del 16 de febrero en el municipio de Santiago Jamiltepec de la región de la costa del estado de Oaxaca. De igual forma, es oportuno el exhorto para que dé a conocer cuáles han sido los apoyos otorgados a la población afectada, especialmente en cuanto al pago de indemnizaciones a las familias de quienes perdieron la vida.

También, se considera un exhorto al gobernador del estado de Oaxaca para que, en el ámbito de su competencia, dé a conocer cuál ha sido el apoyo con el que coadyuvará el gobierno estatal a fin de ayudar a quienes resultaron afectados por el lamentable accidente.

Por lo anteriormente expuesto, me permito someter a consideración de esta soberanía la siguiente proposición con

### Puntos de Acuerdo

**Primero.** Se exhorta al secretario de la Defensa Nacional para que, en el ámbito de su competencia, dé a conocer cuáles fueron las causas del accidente del helicóptero de la Fuerza Aérea UH-60M, matrícula 1071, que cayó la noche del 16 de febrero en el municipio de Santiago Jamiltepec de la región de la costa del estado de Oaxaca.

**Segundo.** Se exhorta al Secretario de la Defensa Nacional para que dé a conocer cuáles han sido los apoyos e indemnizaciones otorgados a las víctimas y familias perjudicadas por el accidente del helicóptero de la Fuerza Aérea UH-60M, matrícula 1071, que cayó la noche del 16 de febrero en el municipio de Santiago Jamiltepec de la región de la costa del estado de Oaxaca.

**Tercero.** Se exhorta al gobernador del estado de Oaxaca para que dé a conocer cuál ha sido el seguimiento del gobierno estatal en la implementación de medidas y mecanismos para el otorgamiento de indemnizaciones y apoyos de la Secretaría de la Defensa Nacional a las víctimas del accidente del helicóptero de la Fuerza Aérea UH-60M, matrícula 1071, que cayó la noche del 16 de febrero en el municipio de Santiago Jamiltepec de la región de la costa del estado de Oaxaca.

### Nota

1 En “Sedena asume culpa de trágica caída”, <http://www.elsiglo-dedurango.com.mx/noticia/941620.sedena-asume-culpa-de-tragica-caida.html>

Palacio Legislativo de San Lázaro.-  
Ciudad de México, a 20 de febrero 2018.

Diputada Natalia Karina Barón Ortiz (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE EXHORTA AL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y LA SCT A INFORMAR SOBRE LAS ACLARACIONES DE LAS OBSERVACIONES DETERMINADAS POR LA ASF EN LA REVISIÓN 335, IDENTIFICADA CON LA CLAVE 16-0-09100-04-0335, CUENTA PÚBLICA DE 2016, “TREN INTERURBANO MÉXICO-TOLUCA”, A CARGO DE LA DIPUTADA ANGIE DENNISSE HAUFFEN TORRES, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO

La que suscribe, Angie Dennisse Hauffen Torres, diputada federal de la LXIII Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión e integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 3, numeral 1, fracción XX, 6, numeral 1, fracción I, y 79, numeral 2, fracción II, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración de esta asamblea, el siguiente punto de acuerdo, al tenor de la siguiente:

### **Exposición de Motivos**

La movilidad cotidiana de la población en México y en particular en la zona metropolitana, esto es la extensión territorial que abarca la Ciudad de México y Estado de México, constituye uno de los retos más elementales de la gestión gubernamental en nuestro país y que sin duda, es tema de estudio de los diferentes interesados en el transporte urbano, la vialidad y la estructura urbana.

En la basta literatura del tema, los expertos centran la problemática en el análisis de las externalidades negativas del transporte y la creciente motorización.

Para clarificar más esta situación me gustaría citar algunas de las ideas centrales de la publicación denominada 10 Estrategias de Movilidad para un estado de México Competitivo, Seguro y Sustentable: Hacia una Red Integrada de Transporte en la zona metropolitana del valle de México (ZMVM) elaborado por el Centro de Transporte Sustentable de México en junio de 2011.

En dicho documento se expresaba que la base de la problemática de la movilidad en esa zona de México se identificaba en los “patrones de crecimiento geográfico y poblacional acelerados de la ZMVM en las últimas décadas, aunado a altos índices de motoriza-

ción y la expansión de la infraestructura vial. El resultado ha sido cada vez más una repartición modal de los viajes de la zona en favor del automóvil privado como modo principal para viajar – con un niño naciendo en el Estado de México por cada automóvil nuevo que aparece – un transporte público de baja calidad para los usuarios, que continúan representado la mayoría de los viajes con dos tercios de la demanda diaria motorizada, y un esquema operacional y de planeación que resulta ineficiente y costoso para los operadores, el sector público y la sociedad en general.

En el caso de no tomarse ninguna acción correctiva, al 2025 aproximadamente 35 por ciento de los viajes se realizaran en automóvil privado, comparado con el 19 por ciento de hoy día, congestionando las vialidades y sometiendo a los mexiquenses a tiempos excesivos de viaje, más contaminación, y una ciudad más inhumana donde las personas se someten al riesgo cada vez más de vivir un accidente vial<sup>1</sup>.

Para contrarrestar lo anteriormente citado se propuso en dicha publicación establecer entre otras alternativas, la siguiente:

Red Integrada de Transporte Masivo –se propone la construcción de 9 líneas de BRT Mexibús adicionales a la existente para atender los viajes internos al estado de México en la ZMVM, para un total de 180 kilómetros de carril confinado moviendo alrededor de 1.4 millones de pasajeros al día de forma rápida, confortable y segura. Además, se plantea la adición de 2 líneas de tren suburbano, una conectada a una extensión de tren ligero, y una tercera línea de la misma tecnología pero de naturaleza interurbana que conecte a la Ciudad de México con Toluca. El componente de riel cargaría 1 millón de pasajeros al día con un total de 151 kilómetros de infraestructura”<sup>1</sup>.

En ese contexto, el gobierno del Presidente Enrique Peña Nieto en su Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018<sup>2</sup>, planteó y reafirmó entre otras acciones su compromiso con la movilidad de capitales y la movilidad segura de las personas, y abundó que la movilidad urbana en las ciudades mexicanas debería mejorarse ya que existía una alta tasa de motorización, expansión urbana con baja densidad y en algunos casos, no se contaba con la suficiente infraestructura de transporte urbano masivo.



Por ello, determinó en ese plan, la meta México Inuyente, estableciendo el objetivo 2.5. Proveer un entorno adecuado para el desarrollo de una vida digna, desarrollando para tal efecto la línea estratégica 2.5.1. Transitar hacia un Modelo de Desarrollo Urbano Sustentable e Inteligente que procure vivienda digna para los mexicanos e incluyendo la línea de acción fomentar una movilidad urbana sustentable con apoyo de proyectos de transporte público y masivo, y que promueva el uso de transporte no motorizado.

Para lograrlo se planeó la obra tren interurbano<sup>3</sup> o también conocido tren México-Toluca que prevé dar servicio a 230 mil pasajeros al día, aproximadamente, lo que permitiría mejorar la movilidad en la zona metropolitana del valle de México.

Su recorrido total duraría menos de 40 minutos, de la estación Zinacantepec a la terminal del Metro Observatorio, lo cual reduciría las emisiones contaminantes en 27 mil 827 toneladas de CO<sub>2</sub>, que representan el oxígeno producido por 225 hectáreas de bosque.

Por la importancia que radica este tema para los mexicanos y capitalinos, consideré necesario revisar el avance de obra visto desde la fiscalización superior, para lo cual se consultó el Informe del Resultado de la Fiscalización Superior de la Federación Cuenta Pública de 2016 que emitió la Auditoría Superior de la Federación (ASF), y se identificó la auditoría 335, de tipo Inversiones Físicas identificada con la clave 16-0-09100-04-0335 bajo el título Tren Interurbano México-Toluca, en el estado de México y la Ciudad de México<sup>4</sup>.

Dicha auditoría incluyó en su objetivo el fiscalizar y verificar la gestión financiera de los recursos federales canalizados al proyecto, a fin de comprobar que las inversiones físicas se adjudicaron, contrataron, ejecutaron y pagaron conforme a la legislación aplicable, donde se especificó que el alcance se incluiría 424 conceptos por un importe de 3 millones 660 mil 711.9 miles de pesos, que representó 43.1 por ciento del monto erogado en el año en estudio de los 2 mil 966 conceptos que comprendieron la ejecución y supervisión de las obras por un total ejercido de 8 millones 485 mil 539.5 miles de pesos en 2016, lo anterior por ser los conceptos más representativos y susceptibles de medir y cuantificar en planos y en campo.

La ASF como resultado del trabajo realizado concluyó de la manera siguiente:

En términos generales la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y el Gobierno de la Ciudad de México no cumplieron (énfasis propio) con las disposiciones legales y normativas aplicables en la materia, entre cuyos aspectos observados destacan los siguientes:

Se determinaron pagos indebidos por un monto de 1 millón 775 mil 319.6 miles de pesos, los cuales se desglosan a continuación:

– 8 mil 956.5 miles de pesos por diferencias entre los volúmenes pagados y los cuantificados en proyecto.

- 1 millón 532 mil 56.4 miles de pesos debido a que no se comprobó que los recursos ministrados que no fueron devengados se hayan reintegrado a la Tesorería de la Federación.

- 4 mil 341.7 miles de pesos debido a que se pagaron gastos recuperables, sin verificar que estos gastos fueron debidamente comprobados y registrados en la bitácora.

- 51 mil 28.2 miles de pesos por la improcedencia de cinco precios unitarios fuera de catálogo, así como el pago de ajuste de costos a la empresa encargada de la asesoría, control y seguimiento del proyecto.

- 38 mil 353.3 miles de pesos debido a que se realizaron pagos a la empresa encargada de la asesoría, control y seguimiento del proyecto, sin verificar que el gobierno de la Ciudad de México fue el encargado de llevar a cabo la logística, administración, planeación, desarrollo, ejecución y conclusión de los trabajos de obra.

- 2 mil 619.5 miles de pesos por los incumplimientos de los alcances y de los términos de referencia de las empresas de supervisión externa.

- 16 mil 909.9 miles de pesos por pagos de conceptos fuera de catálogo que se duplicaron con las actividades establecidas en los alcances y términos de referencia.

- 117 mil 151.5 miles de pesos por pagos a la proyectista por las adecuaciones del proyecto, sin verificar que fue ella quien lo realizó originalmente.
- 964.3 miles de pesos por la incorrecta integración del análisis del costo de financiamiento.
- 2 mil 319.6 miles de pesos debido a que, en la integración de los precios unitarios, la contratista incluyó categorías de personal que corresponden a los costos indirectos.
- 618.7 miles de pesos debido a que se omitió descontar la densidad del acero en los conceptos de concreto hidráulico.

Además, se determinaron importes por aclarar de 1 millón 102 mil 291.5 miles de pesos por la falta de liberación del derecho de vía.

Sin duda, los resultados antes citados como mexicanos deben preocuparnos y como diputados federales ocuparnos en el análisis, discusión y seguimiento a las acciones emitidas por ese máximo órgano fiscalizador en México que en su total suman: 18 solicitud (es) de aclaración y 1 promoción (es) de responsabilidad administrativa sancionatoria.

Al no ser experta en el tema pero si mexicana y mexicana interesada en lo que sucede en mi país y sobre todo consciente con la responsabilidad para la cual trabajo en esta honorable Cámara de Diputados, pongo a su consideración la necesidad de que, conforme a sus atribuciones, el gobierno del Distrito Federal, hoy gobierno de la Ciudad de México a través de la Dirección General de Obras Públicas y en el caso del gobierno federal, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes vía la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal (DGDFM) consideren la pertinencia y necesidad de dar máxima publicidad al avance en las aclaraciones que efectúen a la Auditoría Superior de la Federación por lo observado, bajo el marco de los compromisos que el gobierno mexicano ha suscrito en la Alianza para el Gobierno Abierto<sup>5</sup>.

De igual manera, considero necesario que las comisiones ordinarias de Transportes, Transparencia y Anticorrupción y Vigilancia de la Auditoría Superior de la Federación coordinen esfuerzos para realizar el análisis

de los resultados de la revisión 335, de tipo Inversiones Físicas identificada con la clave 16-0-09100-04-0335 bajo el título Tren Interurbano México-Toluca, en el Estado de México y la Ciudad de México, se efectúe el seguimiento puntual a las aclaraciones que se emitan para atender dichas observaciones, las cuales ascendieron a 2,877,611.10 miles de pesos lo que representó el 78.6% de lo total revisado por la ASF, mismas que recibirá dicho órgano fiscalizador superior, y que por la magnitud de la obra en comento, considero compañeras y compañeros que los participantes en esta magna obra no deben escatimar esfuerzos en su atención y que por igual, es nuestra responsabilidad concluir sobre su economía, funcionalidad y seguridad.

En los tiempos que vivimos, donde la rendición de cuentas es un clamor popular, considero que nadie puede tomarse a la ligera las justificaciones que se pretendan emitir sobre el costo de la obra que en todo caso por la magnitud de las observaciones se presume ya es mayor a lo presupuestado en origen y en cuanto a los aspectos técnicos ya existen adecuaciones y quizá las mismas repercutan en los tiempos de entrega de la misma.

En virtud de lo aquí expuesto, someto a consideración de esta honorable asamblea la proposición siguiente con:

### Puntos de Acuerdo

**Primero.** Se exhorta respetuosamente al gobierno de la Ciudad de México, antes Distrito Federal, para que de conformidad con sus atribuciones, considere la pertinencia de hacer del conocimiento público los avances de seguimiento y en su caso las aclaraciones a las observaciones determinadas por la Auditoría Superior de la Federación en su revisión **335, de tipo Inversiones Físicas identificada con la clave** 16-0-09100-04-0335, Cuenta Pública 2016, bajo el título Tren Interurbano México-Toluca, en el estado de México y la Ciudad de México, garantizando así el derecho a la información que demandan los mexicanos.

**Segundo.** Se exhorta respetuosamente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que de conformidad con sus atribuciones, considere la pertinencia de hacer del conocimiento público los avances de seguimiento a las observaciones determinadas por la Au-

ditoría Superior de la Federación en su revisión **335, de tipo Inversiones Físicas identificada con la clave 16-0-09100-04-0335**, Cuenta Pública 2016, bajo el título Tren Interurbano México-Toluca, en el estado de México y la Ciudad de México, garantizando así el derecho a la información que demandan los mexicanos y en atención de los compromisos que el gobierno mexicano ha suscrito en la Alianza para el Gobierno Abierto.

**Tercero.** Se somete a consideración de esta honorable Cámara de Diputados la pertinencia de que las comisiones ordinarias de Transportes, Transparencia y Anticorrupción, y Vigilancia de la Auditoría Superior de la Federación coordinen esfuerzos para realizar el análisis de los resultados de la revisión **335, de tipo Inversiones Físicas identificada con la clave 16-0-09100-04-0335**, Cuenta Pública 2016, bajo el título Tren Interurbano México-Toluca, en el estado de México y la Ciudad de México que realizó la Auditoría Superior de la Federación; efectúen el seguimiento puntual a las aclaraciones de las 19 acciones emitidas, 18 Solicitud (es) de Aclaración y 1 Promoción (es) de Responsabilidad Administrativa Sancionatoria, que en conjunto reportan un impacto económico de 2 millones 877 mil 611.10 miles de pesos, 78.6 por ciento de lo total revisado por la ASF, y concluyan sobre su economía, funcionalidad y seguridad de esta magna obra.

#### Notas

1 10 Estrategias de Movilidad para un Estado de México Competitivo, Seguro y Sustentable: Hacia una Red Integrada de Transporte en la Zona Metropolitana del Valle de México - Centro de Transporte Sustentable de México, Junio de 2011, disponible en

[http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/EDOMEX\\_VF.pdf](http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/EDOMEX_VF.pdf), consultado el 15 de febrero de 2018.

2 Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, disponible en

<http://pnd.gob.mx/>, consultado el 15 de febrero de 2018.

3 Tren Interurbano, disponible en

<http://treninterurbano.cdmx.gob.mx/informacion.html>, consultado el 15 de febrero de 2018.

4 Informe del Resultado de la Fiscalización Superior de la Federación Cuenta Pública 2016 - Auditoría de Inversiones Físicas: 16-0-

09100-04-0335, disponible en [http://informe.asf.gob.mx/Documentos/Auditorias/2016\\_0335\\_a.pdf](http://informe.asf.gob.mx/Documentos/Auditorias/2016_0335_a.pdf), consultado el 15 de febrero de 2018.

5 Alianza para el Gobierno Abierto, disponible en <http://gobabierto.mx.org/>, consultado el 15 de febrero de 2018.

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 20 de febrero de 2018.

Diputada Angie Dennisse Hauffen Torres (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, RELATIVO AL MANEJO DE LOS RECURSOS DE LA CRUZADA NACIONAL CONTRA EL HAMBRE, PARTICULARMENTE EN MATERIA DE APOYOS DE LA SEDESOL A UNIVERSIDADES, A CARGO DE LA DIPUTADA ARACELI DAMIÁN GONZÁLEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

Araceli Damián González, en mi calidad de diputada de la LXIII Legislatura, integrante del Grupo Parlamentario Morena, con fundamento en lo dispuesto en la fracción I del numeral 1 del artículo 6 y numeral 1, fracción II, del artículo 79, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración del pleno la presente proposición con punto de acuerdo, bajo las siguientes

#### Consideraciones

**Primera.** El 25 de febrero de 2016, la suscrita presentó ante el pleno de la Cámara de Diputados una proposición con punto de acuerdo relativa al manejo de los recursos de la Cruzada contra el Hambre, particularmente en materia de apoyos de la Secretaría de Desarrollo Social (Sedesol) a universidades. El punto de acuerdo fue turnado a la Comisión de Transparencia y Anticorrupción, mismo que fue desechado el 24 de junio de 2016.

**Segunda.** De acuerdo con la investigación realizada por *Animal Político* y Mexicanos contra la Corrupción y la Impunidad (MCCI), publicada el 4 de septiembre de 2017, la Sedesol tenía en 2013 un presupuesto de 555 millones de pesos para promover la Cruzada Nacional contra el Hambre (CNCH), estrategia que fue iniciada por el presidente Enrique Peña Nieto y que debía apoyar a familias en zonas marginadas.<sup>1</sup>

No obstante, la Auditoría Superior de la Federación (ASF) señaló que sólo se proporcionó 7 por ciento de las despensas que supuestamente fueron compradas, no existiendo prueba de que los beneficios restantes de la CNCH hayan sido otorgados a la población objetivo; únicamente existiendo constancia de que la Sedesol pagó por los servicios.<sup>2</sup>

**Tercera.** De acuerdo con la investigación en mención, el desvío fue realizado a través de convenios firmados entre la Sedesol, la Universidad Autónoma del Estado de México (UAEM) y la Universidad Autónoma del Estado de Morelos (Uaemor), que fungieron como intermediarias. En la Cuenta Pública de 2013 y 2014 aparecen diez convenios con dichas universidades, por una cantidad de 2 mil 224 millones, cuyo propósito era “ampliar la cobertura de programas sociales, mejores servicios en las zonas más rezagadas del país o combatir la pobreza”.<sup>3</sup>

La comisión de ambas universidades por servir como mediadoras de la actividad, presuntamente fue de más de 215 millones de pesos. Los restantes poco más de 2 mil millones de pesos, fueron otorgados a 20 empresas, 19 de las cuales presentan anomalías, que deberían ser causa de inhabilitación para ser receptoras de contratos públicos, en conformidad con la legislación vigente.<sup>4</sup>

**Cuarta.** La operación se realizó bajo un “Esquema de desvío 3 de 4”, el cual consistió en que Sedesol proporcionó los recursos a la UAEM y a la Uaemor, y éstas a su vez los dirigieron a las 20 empresas, entre las cuales llama la atención “ESGER Servicios y Construcciones SA de CV”, ya que se le proporcionaron recursos destinados a la CNCH, sin firmar ningún contrato o haber hecho servicio alguno.<sup>5</sup>

**Quinta.** Desde el año 2013, la Auditoría Superior de la Federación (ASF) ya había señalado que distintas dependencias gubernamentales quebrantaban la ley al

contratar a las universidades para realizar servicios que no podían prestar, para lo cual subcontrataban a otras empresas.<sup>6</sup>

Los convenios entre organismos públicos están permitidos en el artículo primero de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público; sin embargo, dicha norma determina restricciones, como no subcontratar más de 49 por ciento, lo cual fue violado en el esquema de fraude.<sup>7</sup>

**Sexta.** La auditoría forense realizada a la Uaemor en 2014, con número 14-4-99025-12-0209, DS-035, señaló que “[...] estos esquemas [...] permitieron simular los servicios y las adquisiciones; contratar proveedores sin el perfil, ni la capacidad técnica, material y humana, y se dio el caso de empresas no localizadas y presuntamente vinculadas con actos irregulares; aunado a que la universidad no acreditó fehacientemente la realización de los trabajos”.

**Séptima.** Por su parte, la Auditoría Financiera y de Cumplimiento a la UAEM de 2014, con número 14-4-99015-02-1092, GF-172, dictaminó que:

“En el ejercicio de los recursos, la universidad registró inobservancias de la normativa, principalmente en materia de servicios personales; así como de la Ley General de Contabilidad Gubernamental y el Convenio de Apoyo Financiero, que generaron un probable daño a la Hacienda Pública Federal [...].

[...] Se registraron incumplimientos de las obligaciones de transparencia sobre la gestión del Programa Subsidios Federales para Organismos Descentralizados Estatales, ya que no se proporcionó a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) ninguno de los informes previstos por la normativa sobre el ejercicio y destino de los recursos.

En conclusión, la Universidad Autónoma del Estado de México no realizó una gestión eficiente y transparente de los recursos del programa, apegada a la normativa que regula su ejercicio.”

**Octava.** Ante las irregularidades de la UAEM y la Uaemor, en febrero de 2016, la ASF presentó denuncias penales ante la Procuraduría General de la República (PGR), en las cuales también están involucradas

la Sedesol y otros organismos de la administración pública federal.<sup>8</sup>

**Novena.** La ASF presentó nuevamente una denuncia penal ante la PGR, contra las personas que resulten responsables, por un presunto esquema de simulación de servicios que la Sedesol y tres universidades públicas del estado de México llevaron a cabo, durante 2015, cuyo desvío asciende a más de 600 millones de pesos.<sup>9</sup>

“Los contratos y pagos por estos servicios se efectuaron en las gestiones de Rosario Robles (titular de la Sedatu actualmente), y José Antonio Meade (hoy precandidato del PRI a la presidencia), al frente de Sedesol”.<sup>10</sup>

**Décima.** Es preocupante el masivo desvío de recursos públicos –dirigidos originalmente a programas que buscan reducir carencias sociales–, donde participan en actividades ilícitas tanto la Sedesol, universidades y empresas fantasma. Es necesario rendir cuentas a la población mexicana y castigar a los responsables.

Por lo anteriormente expuesto, y con fundamento en las disposiciones invocadas en el proemio, someto a consideración del pleno de esta soberanía la siguiente proposición con

#### Puntos de Acuerdo

**Primero.** Solicitar a la Secretaría de Desarrollo Social que haga público el manejo de los recursos de la Cruzada Nacional contra el Hambre, particularmente en materia de apoyos a universidades.

**Segundo.** Exhortar a la Procuraduría General de la República que difunda el curso que están siguiendo las investigaciones derivadas de la denuncias penales interpuestas en 2016 y 2017 por la Auditoría Superior de la Federación, respecto a malos manejos derivados del ejercicio presupuestal de los años 2013, 2014 y 2015 por parte de la Secretaría de Desarrollo Social, universidades y empresas involucradas.

#### Notas

1 Sedesol ¿Dónde quedó el dinero para los más pobres? (Animal Político, 4 de septiembre de 2017). Disponible para consulta en:

<http://www.animalpolitico.com/estafa-maestra/sedesol-donde-queda-dinero-pobres.html>

2 *Ibíd.*

3 *Ibíd.*

4 *Ibíd.*

5 *Ibíd.*

6 “Sí es un fraude”: ASF (Animal Político, 4 de septiembre de 2017). Disponible para consulta en:

<http://www.animalpolitico.com/estafa-maestra/auditor-si-es-fraude.html>

7 *Ibíd.*

8 Sánchez Jiménez, A. Universidades de Edomex y Morelos simularon operaciones financieras (La Jornada, 19 de febrero de 2016). Disponible para consulta en:

<http://www.jornada.unam.mx/2016/02/19/politica/010n2pol>

9 Ángel, A. La Estafa Maestra: Auditoría presenta nueva denuncia penal por desvío de más 600 mdp en Sedesol (Animal Político, 13 de febrero de 2018). Disponible para consulta en: <http://www.animalpolitico.com/2018/02/denuncia-sedesol-desvio-auditoria/>

10 *Ibíd.*

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 20 de febrero de 2018.

Diputada Araceli Damián González (rúbrica)

## Efemérides

CON MOTIVO DEL 20 DE FEBRERO, DÍA MUNDIAL DE LA JUSTICIA SOCIAL, A CARGO DE LA DIPUTADA ROSA ALBA RAMÍREZ NACHIS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO

La Organización de las Naciones Unidas (ONU), en su Asamblea General del 26 de noviembre de 2007, con la resolución A/RES/62/10, proclamó el 20 de febrero como el Día Mundial de la Justicia Social, con el propósito de promover la aplicación de los objetivos que se pactaron en la Cumbre Mundial sobre Desarrollo Social celebrada en Copenhague en 1995, los cuales determinaron apoyar los esfuerzos internacionales para disminuir la pobreza, generar más fuentes de empleo, donde la población goce de un trabajo decente, haya igualdad de género y acceso al bienestar social y justicia para todos.<sup>1</sup>

### ¿Qué es la justicia social?

La Justicia Social es un conjunto de políticas que tienen como tarea el resolver entornos donde la desigualdad y la exclusión entre la población de un lugar determinado. La misión es que el estado se haga presente con diversos tipos de servicios que ayuden a la comunidad a salir adelante de la condición social vulnerable en la que se encuentra.

Todos los países cuentan con un sistema que le permite conocer las estadísticas de las zonas donde la justicia social está ausente, y es ahí para donde se deberán orientar los programas de asistencia social que le den solución a la problemática que afecta a la población.

Los gobiernos tienen diferentes métodos de justicia social, la mayoría es a base de subsidio, pero sin tener un programa donde se puedan desarrollar fuentes de empleo para darle trabajo a la población, y así asegurarles una mejor calidad de vida.

Uno elemento que es muy utilizado dentro de la lucha social es la protesta, la cual es sumamente efectiva para lograr Justicia Social, cuando el estado no hace nada por garantizar igualdad a la comunidad

### Origen y Significado de la Justicia Social

El origen data de 1840 cuando un sacerdote italiano de nombre Luigi Taparellid Azeglio lo utilizara por primera vez en su libro que se titula “Ensayo teórico del derecho natural apoyado en los hechos” que fue publicado en Livorno Italia. En el año de 1843.

La historia nos dice que el concepto de Justicia Social está relacionado con un conflicto que se suscitó en el siglo XIX el cual fue nombrado Cuestión Social. Donde el enojo y la exigencia de los empleados, crecía con gran ímpetu alrededor del mundo, todo a raíz del surgimiento e implementación del capitalismo. Es por eso que el sacerdote Taparelli, que, dicho sea de paso, está considerado uno de los creadores de la doctrina social de la iglesia, estableció el término justicia social para que fuera empleado durante los problemas obreros los cuales se alargaron con el establecimiento de la sociedad industrial.<sup>2</sup>

El significado de Justicia Social es, la justa y equitativa repartición de los bienes y servicios más fundamentales que necesita una persona para tener un buen desarrollo, desarrollo donde vienen incluidas sus metas personales, educativas, profesionales y un futuro con grandes oportunidades de superación a nivel personal y humano.

La Justicia Social se debe de conjugar con diferentes criterios de la sociedad, pero son tres los criterios fundamentales que hacen viable una Justicia Social prospera y equitativa y estos son **justicia social y economía, justicia social y derechos humanos, justicia social e igualdad y equidad.**

### Justicia social y economía

La justicia social y la economía deben de ir de la mano porque, en todas las economías del mundo, la justicia social tiene un rol primordial, y es hacer que los bienes sean distribuidos correctamente entre la ciudadanía para que todos puedan adquirir los diversos bienes y servicios que les ofrece el mercado, el cual aumentara las ventas a los dueños de los negocios y por lo consiguiente, sus ingresos crecerán y tendrán la oportunidad de ofrecer trabajo a más personas.

Al no tener justicia social difícilmente los negocios prosperaran, ya que, solo la gente que tiene el poder

adquisitivo logra comprar algún bien o servicio, lo contrario de la gente pobre no tiene acceso a este tipo beneficios.

### **Justicia social y derechos humanos**

La justicia social es el garante de que los gobiernos se comprometen a respetarán los derechos fundamentales de toda la sociedad, así como, velar que la desigualdad que genera el libre comercio se estreche entre los ciudadanos, de tal manera que haya ciudadanos de primera y segunda. Teniendo una sociedad equitativa, los brotes de violencia serán poco probables.

Al contrario, si no se respetan los derechos fundamentales de las personas existe el riesgo de que broten actos de violencia por parte de la gente que menos tiene, traducándose en que estos individuos buscaran la manera de sobrevivir. Es por eso que la justicia social va junto con los derechos humanos, ya que, esto asegura el derecho a una vivienda digna, a un buen empleo con el cual podremos formar una familia, donde todos y cada uno de sus miembros puedan desarrollarse tanto en lo personal como en lo profesional.

### **Justicia social, igualdad y equidad**

Todas las personas somos iguales, es por eso que debemos recibir el mismo trato, sin embargo, cuando se refiere a la equidad las cosas cambian y son totalmente diferentes una de otra.

Cuando hablamos de igualdad y equidad notamos que son dos palabras que en teoría son iguales, pero en el fondo son diferentes. Porque Igualdad es tener el mismo valor, calidad y forma compartiendo una cualidad o característica. Equidad es dar o recibir lo que se merece en relación a sus méritos o condiciones. Por eso pienso que la Igualdad está más alejada de la justicia social, al contrario de la equidad que es lo más cercano a la justicia social.

### **Justicia social en México**

En México la justicia social tiene una deuda histórica, porque las cifras son contundentes en relación al porcentaje de personas que viven en calidad de pobreza extrema, no digamos de las personas que su estatus es de pobreza, esta parte de la población tiene más de 20 años en esa condición.

Por eso es muy importante que el gobierno considere dentro de sus políticas crear nuevas instituciones, o fortalecer a las ya existentes, para que verdaderamente haya Justicia Social, para que ya no existan tantos pobres en nuestro país. Que sean instituciones que garanticen la Igualdad y la Equidad para toda la población, así como lo hizo en América Colombia, y en Europa España.<sup>3</sup>

Las estadísticas que proporciona el Consejo Nacional para la Evaluación de la Política Social (Coneval), basadas en la encuesta Intercensal que el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), levanto en 2015, nos muestra que un 5.49 por ciento de la población mayor a 15 años es analfabeta, seguida de otra que dice que la población mayor a 15 años no había concluido la educación básica.

Por otro lado, el 17.8 por ciento (21.7 millones), de personas carecía en el 2015 de inscripción para alguno de los sistemas públicos, respecto a vivienda, el 2.5 por ciento de ciudadanos (800 mil donde habitan).

Asimismo, 17.8 por ciento de la población carecía en ese año de afiliación a alguno de los sistemas públicos (21.7 millones de personas), 2.5 por ciento de los hogares (800 mil viviendas donde habitan cerca de 4 millones de personas) solo tiene piso de tierra y el 2.83 de las viviendas carece de baño. Por otro lado 5.20 por ciento (aproximadamente 1.66 millones) de casas no cuenta con agua potable. y alrededor del 20 por ciento (cerca de 6.20 millones) solo cuenta con tubería en el terreno, más no dentro de su hogar; a un 6 por ciento de estas viviendas le hace falta drenaje (alrededor de 1.9 millones) y para terminar el 1 por ciento no tiene de energía eléctrica.

Un dato que se me hace relevante es que, 30.45 por ciento de las viviendas carecía de lavadora y 14.7 por ciento de refrigerador, así como un 12 por ciento no contaba con recolección de basura y estos los orillaba a tirarla en un lote baldío, la quemaba, la arrojaba al río o al mar.

Un dato más que proporciona el Coneval es que, en el año 2014 la población mayor a 16 años nunca había cotizado a la seguridad social, en tanto que el 37 por ciento de la gente que percibe un salario no tiene Afore.

En cuestión laboral los datos que proporciona el Inegi son que el 57.4 por ciento de la población ocupada es considerada laboralmente vulnerable, ya que la mayoría son trabajadores en una microempresa que no está registrada, o están en el comercio informal, donde las mujeres ocupan el 58.2 por ciento mientras los hombres son el 56.8 por ciento.<sup>4</sup>

Por eso en Movimiento Ciudadano, la justicia social es trascendental para que las desigualdades en nuestro país se vayan estrechando día con día. La justicia social es importante para que la equidad se vea reflejada en todos los ámbitos de la sociedad.

#### Notas

1 Unngls.org, 20 de febrero marcó el Día Mundial de la Justicia Social, 2010.

<https://www.unngls.org/index.php/espanol/2010/1105-20-febrero-marco-dia-mundial-justicia-social>

2 MailxMail.com, Justicia Social, Origen y Evolución, Agustín Fabra, 4 de noviembre de 2011.

<http://www.mailxmail.com/curso-justicia-social-historia/origen-evolucion-justicia-social>

3 Significados, Significado de Justicia Social, 2013.

<https://www.significados.com/justicia-social/>

4 Excélsior, México Social: en el Día de la Justicia Social, Mario Luis Fuentes Alcalá, 02 de febrero de 2017

<http://www.excelsior.com.mx/nacional/2017/02/21/1147600>

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 20 de febrero de 2018.

Diputada Rosa Alba Ramírez Nachis (rúbrica)

### Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, LXIII Legislatura

#### Junta de Coordinación Política

**Diputados:** Marko Antonio Cortés Mendoza, presidente, PAN; Carlos Iriarte Mercado, PRI; Francisco Martínez Neri, PRD; Jesús Sesma Suárez, PVEM; Norma Rocío Nahle García, MORENA; Macedonio Salomón Tamez Guajardo MOVIMIENTO CIUDADANO; Luis Alfredo Valles Mendoza, NUEVA ALIANZA; José Alfredo Ferreiro Velazco, PES.

#### Mesa Directiva

**Diputados:** Édgar Romo García, presidente; vicepresidentes, Martha Sofía Tamayo Morales, PRI; Edmundo Javier Bolaños Aguilar, PAN; Arturo Santana Alfaro, PRD; María Avila Serna, PVEM; secretarios, Marco Antonio Aguilar Yunes, PRI; Alejandra Noemí Reynoso Sánchez, PAN; Isaura Ivanova Pool Pech, PRD; Andrés Fernández del Valle Laisequilla, PVEM; Ernestina Godoy Ramos, MORENA; Verónica Delgadillo García, MOVIMIENTO CIUDADANO; María Eugenia Ocampo Bedolla, NUEVA ALIANZA; Ana Guadalupe Perea Santos, PES.

#### Secretaría General

#### Secretaría de Servicios Parlamentarios

#### Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados

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

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