



**CÁMARA DE  
DIPUTADOS**  
LXIV LEGISLATURA

# Gaceta Parlamentaria

Año XXIV

Palacio Legislativo de San Lázaro, viernes 30 de abril de 2021

Número 5771-IV

## CONTENIDO

### Proposiciones

- 2** Con punto de acuerdo, para exhortar al Ejecutivo federal, la SCT y los gobiernos de Michoacán de Ocampo y Querétaro a considerar la construcción de un tren de alta velocidad entre ambos estados, a cargo del diputado Agustín García Rubio, del Grupo Parlamentario de Morena
- 4** Con punto de acuerdo, para exhortar a la SCT a garantizar a las personas con discapacidad la accesibilidad en los medios de transporte público aéreo, terrestre y marítimo, a cargo de la diputada Rosa Elia Morales Tijerina, del Grupo Parlamentario del PRI
- 6** Con punto de acuerdo, para exhortar a la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas y la Policía Vial de Jalisco a instaurar acciones orientadas a evitar el tráfico y los embotellamientos a causa de colisiones vehiculares, a cargo del diputado Humberto Ramón Jarero Cornejo, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano
- 9** Con punto de acuerdo, para exhortar tanto a la FGR como a las fiscalías y los congresos locales a garantizar una vida libre de violencia a niños y adolescentes mediante una fiscalía especial en delitos de violencia infantil, a cargo de la diputada Maiella Martha Gabriela Gómez Maldonado
- 11** Con punto de acuerdo, para exhortar a la SCT a garantizar en los medios de comunicación la difusión de una cultura de aprecio y respeto hacia las personas adultas mayores, a cargo de la diputada Rosa Elia Morales Tijerina, del Grupo Parlamentario del PRI
- 13** Con punto de acuerdo, a fin de exhortar a la SFP a practicar una investigación integral sobre las compras, las adjudicaciones y los contratos realizados por el ISSSTE para la adquisición y distribución de medicamentos, el soporte técnico y la atención especializada de equipo de cómputo y periféricos, suscrita por integrantes del Grupo Parlamentario del PRI

## Anexo IV

**Viernes 30 de abril**

## Proposiciones

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR AL EJECUTIVO FEDERAL, LA SCT Y LOS GOBIERNOS DE MICHOACÁN DE OCAMPO Y QUERÉTARO A CONSIDERAR LA CONSTRUCCIÓN DE UN TREN DE ALTA VELOCIDAD ENTRE AMBOS ESTADOS, A CARGO DEL DIPUTADO AGUSTÍN GARCÍA RUBIO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, Agustín García Rubio, diputado del Grupo Parlamentario de Morena en la LXIV Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I, y artículo 79 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta asamblea la presente proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta al Ejecutivo federal, a la SCT y los gobiernos estatales de Michoacán de Ocampo y Querétaro, a considerar la construcción de un tren de alta velocidad entre ambos estados al tenor de las siguientes

### Consideraciones

La relación económica entre el estado de Michoacán y Querétaro, no sólo se explica por la cercanía geográfica entre las dos demarcaciones, sino también por cuestiones históricas, políticas y culturales que han estrechado los vínculos entre estas dos entidades.

Es en este contexto es preciso mencionar que la inversión de un Tren de Alta Velocidad que conectará las dos regiones pone de manifiesto la potencialidad para el desarrollo económico de Michoacán de Ocampo y Querétaro, entidad que ha tenido un crecimiento económico en los últimos años con porcentajes que van del 6 al 8%, muy por encima de la media nacional.

Esta situación se ha visto favorecida por una filosofía descentralizadora que ha ido cobrando auge en las últimas décadas y que ha permitido que grandes empresas se instalen en la entidad queretana y viceversa. Y no solo en cuestiones monetarias motivan a las personas a viajar entre estos dos estados, también cuestiones de esparcimiento, por lo que viajar de manera rápida también podría potenciar el turismo en las dos entidades.

La rentabilidad de esta infraestructura no solo tiene una dimensión económica, sino también social, pues

serviría como instrumento de cohesión regional ya que los contactos económicos y sociales tienden a aumentar al disminuir la distancia.

La operación de este nuevo sistema de transporte, habría una oferta extra que probablemente haría que los costos de traslado actuales disminuyeran, y esto a su vez, alentaría un mayor número de viajes.

Si el gobierno federal analizara el proyecto del tren de alta velocidad podría potenciar el turismo, así como los viajes de negocios y trabajo, que actualmente ya se realizan entre estos dos puntos, pero que se ven restringidos por la relativa distancia que hay entre las dos ciudades. Además de que, al disminuir los tiempos de traslado, muchas empresas verían como una opción más viable instalarse en Querétaro, por la calidad de vida que ofrece la entidad o viceversa.

Los trenes de pasajeros de alta velocidad surgieron por primera vez en Alemania en 1933, en la línea de Hamburgo a Berlín. El tren conocido como Fliegender Hamburger, con tracción a Diésel, podía alcanzar la fabulosa velocidad, para la época, de 160 km/h. Posteriormente en 1936 se introdujo el sistema Henschel-Wegmann impulsado por vapor, el cual corría a la misma velocidad que su predecesor y se hizo muy popular a lo largo de varias líneas por todo el país. Por su parte, Inglaterra, Italia y Estados Unidos, durante los años 30, establecieron sus propios sistemas de alta velocidad ferroviaria con trenes que iban de 124 a 160 km/h, algunos con picos de hasta 203 km/h. La segunda guerra mundial detuvo su desarrollo y fue hasta mediados del siglo XX, en que se volvió a retomar dicha tecnología.

De esta forma, para 1950 se reinició la carrera por restablecer los sistemas de alta velocidad, donde Europa fue punta de lanza con los trenes franceses y alemanes, apareciendo también en Japón con velocidades entre 145 y 160, con máximas de 300 km/h. La tecnología para impulsar dichos convoyes cambió del vapor y el diésel a la propulsión eléctrica, mediante el tendido de una catenaria a lo largo de las distintas rutas, con un sistema de pantógrafo oscilante en las locomotoras eléctricas y la ampliación del escantillón tradicional decimonónico de la vía, de 914 mm de ancho, para pasar a diferentes medidas según el país, hasta que se alcanzó un acuerdo entre varios países, respecto de la denominada vía estándar de 1,435 mm de distancia en-

tre rieles. A ello se sumó el cambio de vía de sujeción tradicional de clavos con durmientes de madera y planchuelas y tornillos para unir los rieles, sustituyéndola por la denominada vía elástica con durmientes de concreto y sujeción a base de tornillos y un novedoso sistema de soldado continuo de los rieles, con juntas de neopreno a cada 12 metros, a fin de mitigar las variaciones de longitud del riel por efecto de la temperatura ambiente.

Esta nueva tecnología en el sistema de construcción de las vías, permitió incrementar la velocidad de operación, al tiempo que se mejoró la seguridad y estabilidad de rodamiento. Japón sorprendió al mundo al inaugurar en 1964 el primer tren de alta velocidad moderno entre Tokio y Osaka, conocido como el Shinkansen T?kaid?, con una velocidad punta de 300 km/h. Estos primeros trenes consistían en 12 coches que se extendieron luego a 16 vagones de dos pisos. En 1976, este sistema alcanzó sus primeros mil millones de pasajeros transportados. Actualmente se cuentan con importantes sistemas ferroviarios de alta velocidad en Europa como el TGV de Francia, que puede alcanzar hasta 574 km/h de velocidad en pruebas, El Treno-Italia, el AVE Español, el ICE alemán y diversos sistemas en otros países como Corea del Sur, Taiwán y Turquía. Este último país incluso, cuenta con fábricas de locomotoras eléctricas y equipo rodante que exporta a todo Europa. Por su parte los Estados Unidos, quienes siempre le habían apostado al transporte de pasajeros por autopistas y a los enlaces aéreos, llegaron apenas hacia finales del siglo XX con los sistemas de trenes de alta velocidad, muchos de los cuales se encuentran todavía en fase de desarrollo.

En cuanto a China, quien en este próximo mes de diciembre cumple el décimo aniversario de la inauguración del tren de alta velocidad Wuhan-Guangzhou, con una extensión de 1,100 km, es uno de los países con un asombroso desarrollo tanto en tecnología como en extensión de sus líneas. La empresa estatal China Railway Corp (CRC) se ha comprometido a construir más de 25,000 km de líneas ferroviarias de alta velocidad en solo una década, lo que representa aproximadamente dos tercios de la longitud total de las líneas de pasajeros en todo el mundo. Los impactos van mucho más allá del sector ferroviario e incluyen la evolución de los planes de desarrollo urbano, el incremento del turismo y la promoción del crecien-

to económico regional. Ahora muchas personas pueden moverse con mayor facilidad y seguridad que nunca, lo que constituye la base para futuras reducciones de las emisiones de gases de efecto invernadero, en ese país.

Estos sistemas para su desarrollo y puesta en operación, requieren de una adecuada planeación integral de largo plazo a fin de que pueda integrarse una red lo suficientemente robusta para garantizar el éxito. Si bien demandan fuertes inversiones y una política de subsidios directos a las tarifas que pagan los usuarios, los beneficios a largo plazo bien valen los sacrificios. En ese sentido, analicemos un poco la situación ferroviaria mexicana en materia de transporte de pasajeros. Hasta mediados de los años 90 del siglo XX existía en nuestro país una red de los denominados Trenes Estrella, los cuales aprovechaban recorridos nocturnos de paso preferente, con locomotoras a diésel y velocidades crucero de no más de 80 km/h para conectar entre 12 y 16 horas desde la CDMX, destinos como Veracruz, Guadalajara y Monterrey. Otros trenes, aunque con mayores tiempos de tránsito, llegaban hasta Mérida, Nuevo Laredo y Mexicali, haciendo diversas escalas durante los recorridos.

La competencia del autotransporte con mejores unidades, buenas velocidades de operación y una mayor flexibilidad y oferta de horarios y frecuencias, así como el proceso de privatización del Sistema Ferroviario Mexicano, condenaron a la desaparición estos famosos Trenes Estrella, por considerarlos poco competitivos en términos de rentabilidad comparados con el manejo de carga. Actualmente, cerca del 95% de la demanda de pasajeros de servicios públicos se mueven por autotransporte, mientras que el 5% restante lo hace por avión. Dadas las condiciones de inseguridad de las carreteras del país, en materia de delitos como los asaltos y la creciente saturación del tránsito (hasta antes de la pandemia) en estas vialidades y de algunos aeropuertos nacionales, la alternativa de los trenes de alta velocidad se ha visto con optimismo, desde hace al menos una década por diversos gobiernos del país, incluido el actual.

Por lo anterior, sirve de argumento para realizar inversiones en los estados de Michoacán de Ocampo, y en Querétaro es por lo cual, presento ante esta honorable asamblea la siguiente proposición con

### Punto de Acuerdo

**Único.** La honorable Cámara de Diputados exhorta al Ejecutivo federal, a la SCT y a los Gobiernos Estatales de Michoacán de Ocampo y Querétaro, a considerar la construcción de un tren de alta velocidad entre ambos estados.

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 30 de abril de 2021.

Diputado Agustín García Rubio (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A LA SCT A GARANTIZAR A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD LA ACCESIBILIDAD EN LOS MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO AÉREO, TERRESTRE Y MARÍTIMO, A CARGO DE LA DIPUTADA ROSA ELIA MORALES TIJERINA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

Quien suscribe, Rosa Elia Morales Tijerina, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXIV Legislatura, con fundamento en los artículos 6, numeral 1, fracción I, 79, numeral 2, fracción II, y demás aplicables 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

#### Contexto

Eliminar los obstáculos en los espacios públicos, transporte, información y comunicación hará posible que las personas con discapacidad participen en la educación, empleo y vida social, reduciendo así su aislamiento y dependencia.

En el transporte, la meta de accesibilidad continua a lo largo de toda la cadena de desplazamiento, puede alcanzarse determinando prioridades iniciales a través de consultas con personas con discapacidad y proveedores de servicios; introduciendo pautas de accesibilidad en los proyectos ordinarios de mantenimiento y mejora, y desarrollando mejoras de diseño universal de bajo costo que produzcan beneficios demostrables para un amplio espectro de pasajeros.

En los países en desarrollo se adoptando cada vez más sistemas asequibles de tránsito rápido por autobús. Los taxis accesibles son una parte importante de un sistema integrado de transporte accesible porque tienen en cuenta la demanda. También se requiere formación del personal de transporte, junto con financiación gubernamental de tarifas reducidas o gratuitas para las personas con discapacidad. Las rampas, las aceras rebajadas y los pasos de peatones mejoran la seguridad y aseguran la accesibilidad.<sup>1</sup>

La Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad menciona en el artículo 2 que la Accesibilidad se entiende como las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales.

Mientras, en el artículo 19 se señala que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) promoverá el derecho de las personas con discapacidad, sin discriminación de ningún tipo, al acceso al transporte, los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, particularmente aquellas que contribuyan a su independencia y desarrollo integral. Además, en el numeral II del citado artículo se establece que la SCT deberá promover que en la concesión del servicio de transporte público aéreo, terrestre o marítimo, las unidades e instalaciones garanticen a las personas con discapacidad la accesibilidad para el desplazamiento y los servicios, incluyendo especificaciones técnicas y antropométricas, apoyos técnicos o humanos y personal capacitado.<sup>2</sup>

La Ley de Aviación refiere en el artículo 33 que los concesionarios y permisionarios deberán adoptar las

medidas necesarias que permitan atender de manera adecuada a las personas con discapacidad, así como a las de edad avanzada.<sup>3</sup>

Además, la SCT cuenta con los Lineamientos para la accesibilidad de las personas con discapacidad o movilidad reducida a las infraestructuras aeroportuarias y al servicio de transporte aéreo.

Los Lineamientos tienen por objetivo homologar criterios de orden operativo, administrativo y de infraestructura en la prestación de servicio al público de transporte aéreo a las personas con discapacidad o movilidad reducida, a fin de garantizar su accesibilidad, conforme a lo establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional, en el anexo 9, “Facilitación”, la Convención sobre Derechos de las Personas con Discapacidad y la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad a dichos servicios en condiciones de igualdad en el ejercicio de sus derechos humanos y libertades, así como promover el respeto de su dignidad inherente, bajo el entendido de que la discapacidad no es una enfermedad.<sup>4</sup>

Sin embargo, Apolinar Ramírez Figueroa, especialista en derecho internacional público,<sup>5</sup> señaló que el artículo 41 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil<sup>6</sup> permite a los operadores aeroportuarios negarse a transportar a alguien “incapacitado” por motivos de seguridad.

Ramírez Figueroa, subrayó que el término “incapacitado” dista mucho del de “persona con discapacidad”. El primero refiere a alguien drogado o enfermo que ponga en riesgo a los que están a bordo. El segundo es una condición de vida temporal o permanente. El problema radica en que los prestadores de servicios y sus empleados entienden ambos conceptos como si se tratara del mismo y le adjudican una posición de peligrosidad a individuos que sólo tienen algún tipo de limitación.

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal incluye definiciones como servicio de autotransporte de pasajeros y de turismo, tránsito, transporte privado, entre otros. Sin embargo, las refiere de forma general sin contemplar los casos en que involucre a personas con discapacidad en el disfrute del servicio de transporte.<sup>7</sup>

Odilón López Nava, delegado de la Cámara Nacional del Autotransporte Pasaje y Turismo, señala que la inversión para unidades equipadas para atender usuarios con alguna discapacidad, es limitada, derivado a la competencia desleal del transporte irregular, que les quita más de 40 por ciento de las ganancias.<sup>8</sup>

En la Encuesta Nacional sobre Discriminación de 2017,<sup>9</sup> 31.1 por ciento de las personas con discapacidad declararon que su principal problemática son las calles, instalaciones y transportes inadecuados.

Es fundamental que el Estado haga los esfuerzos necesarios para que el transporte público sea accesible y así facilitar la movilidad personal de las personas con discapacidad en la forma y en el momento que deseen a un costo asequible.

Por lo expuesto someto a consideración de esta soberanía la siguiente proposición con

### **Punto de Acuerdo**

**Único.** La Cámara de Diputados del Congreso de la Unión exhorta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del gobierno federal a verificar las acciones que garantizan a las personas con discapacidad la accesibilidad en los medios de transporte público aéreo, terrestre y marítimo.

### **Notas**

1 Informe Mundial sobre la Discapacidad [https://www.who.int/disabilities/world\\_report/2011/summary\\_es.pdf?ua=1](https://www.who.int/disabilities/world_report/2011/summary_es.pdf?ua=1)

2 Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGIPD\\_120718.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGIPD_120718.pdf)

3 Ley de Aviación Civil, [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/25\\_180618.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/25_180618.pdf)

4 Lineamientos tienen por objetivo homologar criterios de orden operativo, administrativo y de infraestructura en la prestación de servicio al público de transporte aéreo a las personas con discapacidad o movilidad reducida <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAC/00-aeronautica/co-sa092013.pdf>

5 Viajeros con discapacidad: sin inclusión en México,

<https://a21.com.mx/normatividad/2017/08/23/viajeros-con-discapacidad-sin-inclusion-en-mexico>

6 Reglamento de la Ley de Aviación Civil, [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg\\_LAC\\_290620.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg_LAC_290620.pdf)

7 Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/27\\_011220.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/27_011220.pdf)

8 Transporte público: el viacrucis para personas con alguna discapacidad, <https://www.elsoldetoluca.com.mx/local/transporte-publico-el-viacrucis-para-personas-con-alguna-discapacidad-4757287.html>

9. Encuesta Nacional sobre Discriminación de 2017,

[https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2018/estsociodemo/enadis2017\\_08.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2018/estsociodemo/enadis2017_08.pdf)

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 30 de abril de 2021.

Diputada Rosa Elia Morales Tijerina (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A LA COMISIÓN NACIONAL DE SEGUROS Y FIANZAS Y LA POLICÍA VIAL DE JALISCO A INSTAURAR ACCIONES ORIENTADAS A EVITAR EL TRÁFICO Y LOS EMBOTELLAMIENTOS A CAUSA DE COLISIONES VEHICULARES, A CARGO DEL DIPUTADO HUMBERTO RAMÓN JARERO CORNEJO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO

El suscrito, diputado Humberto Ramón Jarero Cornejo, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, de la LXIV Legislatura de la Cámara de Diputados, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I y 79, numeral 1, fracción II, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración del pleno de esta soberanía, la presente proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta de manera respetuosa al licenciado Ricardo

Ernesto Ochoa Rodríguez, presidente de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, para que, en uso de sus atribuciones, a través de su delegación regional Guadalajara promueva ante las instituciones de seguros, la instrumentación de medidas tendientes a que todos los procedimientos, trámites y atenciones al público que realizan los ajustadores de seguros en la evaluación que hacen de siniestros ocurridos en la entidad, se realicen de manera oportuna, pronta y expedita, con la finalidad de disminuir los tiempos de respuesta en los casos de accidentes viales en los que intervienen, y prever que, cuando se esté afectando ostensiblemente el tráfico vehicular, los vehículos involucrados en la colisión puedan ser retirados del lugar del accidente sin que sea necesario el arribo del ajustador de seguros de cada conductor, garantizando el cumplimiento irrestricto de los términos establecidos en la póliza correspondiente, al tenor de las siguientes

### Consideraciones

El crecimiento de las ciudades provocado, de manera determinante, por la emigración rural hacia las áreas urbanas, ha generado un incremento exponencial de espacios viales destinados a la circulación de vehículos automotores, como son automóviles, autobuses de transporte de pasajeros y de carga, motocicletas, y una amplia variedad de derivados de cada una de estas categorías.

La movilidad es la parte sustantiva de toda ciudad; la facilidad de desplazamiento de un punto a otro dentro de la urbe representa un reto para las autoridades y una aspiración de la población; la calidad en la infraestructura vial define, en buena medida, el potencial de desarrollo de la ciudad, así como las posibilidades de aspirar a una mejor calidad de vida de la gente que habita la ciudad.

Sin embargo, el crecimiento desmedido de vialidades para uso del automóvil está revirtiendo todos los presuntos beneficios que traería una ciudad con un gran parque vehicular; surge, cada vez con mayor fuerza, el cuestionamiento en el sentido de que si las ciudades están hechas para los autos o para las personas.

“En Jalisco, de 2000 a 2019, el parque vehicular ha registrado un incremento del 200.1 por ciento, pasando de 1 millón 303 mil 109 vehículos en el año 2000 a 3 millones 910 mil 903 en 2019. Esto representa una ta-

sa de crecimiento promedio anual de 6.0 por ciento. El incremento registrado en el último periodo que se tiene dato, 2018-2019, fue de 4.8 por ciento, pasando de 3 millones 732 mil 984 a 3 millones 910 mil 903 vehículos.

El Área Metropolitana de Guadalajara concentra el 64.3 por ciento del total del parque vehicular del estado de Jalisco, con 2 millones 514 mil 679 vehículos circulando. Del cálculo de número de vehículos por cada 100 habitantes resulta que, de los municipios que integran el AMG, Zapotlanejo es el municipio con la mayor tasa, con 64.8 vehículos por cada 100 habitantes; le siguen Guadalajara con 63.8 y Juanacatlán con 62.6.”<sup>1</sup>

De acuerdo con información del Instituto Nacional de Geografía y Estadística, de 1997 a 2019, Jalisco registró un promedio anual de más de 31 mil colisiones de vehículos automotores; los tipos de estas colisiones son de diferente tipo, de los más comunes son los choques entre vehículos; con objeto fijo, y con motocicleta.<sup>2</sup>

El amplio volumen de vehículos es un potencial foco de riesgos asociados a la conducción de vehículos automotores; además que las colisiones de vehículos provocan acumulación de tráfico, entre otras razones, por la necesidad de los conductores de esperar a los ajustadores de seguros para la evaluación correspondiente a los daños ocasionados por el choque.

En el marco de atención a los accidentes viales, específicamente los que se refieren a las colisiones de vehículos, la asistencia oportuna y actuación pronta y expedita de los ajustadores de seguros adquiere una relevancia determinante.

El ajustador de seguros es la persona designada por la institución de seguros, a quien ésta encomienda la evaluación en la que se establezcan las causas del siniestro y demás circunstancias que puedan influir en la determinación de la indemnización derivada de un contrato de seguro, con el propósito de que la institución de seguros cuente con los elementos necesarios para determinar la procedencia del siniestro y la propuesta de indemnización.<sup>3</sup>

Además de los daños que derivan de los accidentes viales, éstos generalmente ocasionan severos proble-

mas de tráfico y embotellamientos que obstruyen la circulación vehicular por estar esperando la llegada del ajustador de seguros, con el consiguiente impacto negativo en el medio ambiente, en la afectación de los tiempos de traslado a centros laborales y educativos, entre otros. Todo lo cual aumenta proporcionalmente a como se incrementa el número de vehículos en circulación.

Los ajustadores de seguros están sujetos a la inspección y vigilancia de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas (CNSF), órgano desconcentrado de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, encargada de supervisar que la operación de los sectores asegurador y afianzador se apege al marco normativo de la materia.

Las instituciones de seguros deben establecer manuales que señalen los lineamientos, políticas y procedimientos que deberán observar los ajustadores que designen, debiendo publicar los mismos en la página electrónica que deberán mantener en la red mundial denominada Internet, y serán responsables del desempeño de los ajustadores de seguros que designen dentro del ámbito correspondiente a su actividad.<sup>4</sup>

La CNSF puede emitir recomendaciones a las instituciones de seguros para que tengan buenas prácticas, así como imponer sanciones administrativas contra los ajustadores de seguros, e incluso retirarles la cédula que los acredita para trabajar, consideramos que lo prudente es apelar a la disposición de las aseguradoras para abatir los tiempos de respuesta de los ajustadores.

De ahí que la CNSF sea la autoridad competente para promover ante las instituciones de seguros su intervención y cooperación a efecto de que instrumenten medidas tendientes a que todos los procedimientos, trámites y atenciones al público que realizan los ajustadores de seguros en la evaluación que hacen de siniestros, se realicen de manera oportuna, pronta y expedita, con la finalidad de disminuir los tiempos de respuesta en los casos de accidentes viales en los que intervienen.

Por otra parte, se estima que, en el área metropolitana de Guadalajara, menos del 30 por ciento de vehículos cuenta con un seguro contra daños, razón por la que un gran número de pequeños alcances entre autos que no están asegurados provoca que los conductores perma-

nezcan en el sitio del percance, hasta que llegue la Policía Vial, lo que agrava el problema del congestionamiento de tráfico en la ciudad.

La situación vial se complica cuando se registra un choque entre vehículos, ya sea porque los ajustadores de seguros o, en su caso, la Policía Vial, se retrasan en atender a los conductores que, ya sea que cuenten o no con seguro, no mueven sus vehículos sin importar los problemas de tráfico que generan.

Todo ello, se origina en la mayoría de los casos, en virtud de que los conductores deciden esperar a que llegue su ajustador de seguros; es decir, aun cuando hubiese llegado uno de los ajustadores, la espera del otro u otros, provoca graves afectaciones al tráfico vehicular.

Consideramos que esta situación puede subsanarse con la instrumentación de acciones, por parte de las instituciones de seguros con la coordinación y colaboración de la Policía Vial, para que puedan ser retirados los vehículos, sin que sea necesario esperar a que lleguen los ajustadores de seguros y, de esta manera, desahogar el tráfico vial.

Por lo anterior, se pone a consideración de esta soberanía la siguiente proposición con

### Puntos de Acuerdo

**Primero.** – La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta de manera respetuosa al licenciado Ricardo Ernesto Ochoa Rodríguez, presidente de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, para que, en uso de sus atribuciones, a través de su delegación regional Guadalajara promueva ante las instituciones de seguros, la instrumentación de medidas tendientes a que todos los procedimientos, trámites y atenciones al público que realizan los ajustadores de seguros en la evaluación que hacen de siniestros ocurridos en la entidad, se realicen de manera oportuna, pronta y expedita, con la finalidad de disminuir los tiempos de respuesta en los casos de accidentes viales en los que intervienen, y prever que, cuando se esté afectando ostensiblemente el tráfico vehicular, los vehículos involucrados en la colisión puedan ser retirados del lugar del accidente sin que sea necesario el arribo del ajustador de seguros de cada conductor, garantizando el cumplimiento irrestricto de los términos establecidos en la póliza correspondiente.

**Segundo.** – La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta de manera respetuosa a la Policía Vial del estado de Jalisco para que, en uso de sus atribuciones, se establezcan protocolos de respuesta inmediata a los casos de colisiones de vehículos, priorizando aquellos que se susciten en vialidades primarias de las zonas urbanas del estado, así como brindar a los conductores el apoyo que puedan ofrecer para retirar del lugar del accidente a los vehículos involucrados en la colisión, cuando se esté afectando ostensiblemente el tráfico vehicular, sin que sea necesario el arribo del ajustador de seguros de cada conductor.

### Notas

1 Instituto de Información Estadística y Geográfica de Jalisco. – “Crecimiento del parque vehicular en Jalisco y el AMG 2000-2019.” 31 de agosto de 2019. Consulta en línea: [https://iieg.gob.mx/ns/wp-content/uploads/2020/08/Ficha-Informativa\\_Parque-vehicular-2000-2019.pdf](https://iieg.gob.mx/ns/wp-content/uploads/2020/08/Ficha-Informativa_Parque-vehicular-2000-2019.pdf)

2 Instituto Nacional de Geografía y Estadística. – “Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas.” Consulta en línea: <https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/proyectos/bd/continuas/transporte/accidentes.asp>

3 Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión. - Ley de Instituciones de Seguros y Fianzas. Texto vigente. Consulta en línea: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/index.htm>. -

4 Ídem.

Dado en el salón de sesiones de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, a 30 de abril de 2021.

Diputado Humberto Ramón Jarero Cornejo (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR TANTO A LA FGR COMO A LAS FISCALÍAS Y LOS CONGRESOS LOCALES A GARANTIZAR UNA VIDA LIBRE DE VIOLENCIA A NIÑOS Y ADOLESCENTES MEDIANTE UNA FISCALÍA ESPECIAL EN DELITOS DE VIOLENCIA INFANTIL, A CARGO DE LA DIPUTADA MAIELLA MARTHA GABRIELA GÓMEZ MALDONADO

La que suscribe, diputada Maiella Martha Gabriela Gómez Maldonado, integrante de la LXIV Legislatura de la Cámara de Diputados, con fundamento en lo señalado en los artículos 6, numeral 1, fracción I, y 79, numeral 1, fracción II, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de este órgano legislativo la siguiente proposición con punto de acuerdo, al tenor de la siguiente

### Exposición de motivos

La inseguridad en México forma parte de una de las problemáticas que más lacera a la sociedad. Lamentablemente en los últimos años, la delincuencia en el país continúa aumentando, esta violencia y falta de seguridad ha alcanzado a las niñas, niños y adolescentes.

La infancia y la adolescencia es una etapa fundamental en la vida de las personas. Una infancia sana y en un ambiente adecuado, por lo general, forma a un adulto íntegro. El entorno en el que se crece puede tener un impacto sustancial a largo plazo.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), el maltrato infantil se define como los abusos y la desatención de que son objeto los menores de 18 años, e incluye todos los tipos de maltrato físico o psicológico, abuso sexual, desatención, negligencia y explotación comercial o de otro tipo que causen o puedan causar un daño a la salud, desarrollo o dignidad del niño, o poner en peligro su supervivencia, en el contexto de una relación de responsabilidad, confianza o poder.<sup>1</sup>

Un niño violentado reproduce la violencia y entonces conocemos así los niños que agreden. Tenemos a otros niños que no tienen vínculos emocionales con sus padres, niños con sentimientos de miedo y ansiedad que llegan al abandono escolar, y a niños que cuando sean adultos, incorporarán patrones de violencia a su conducta.

La violencia infantil, se ha vinculado con problemas de salud físicos, sexuales, reproductivos y mentales,

así como con costos socioeconómicos, como el rendimiento escolar inferior, un mayor riesgo de desempleo y de pobreza, y la asociación con pandillas y delincuencia organizada.<sup>2</sup>

De acuerdo con los resultados de la Encuesta Nacional de la Dinámica Demográfica (Enadid) 2018, en México residen 38.5 millones de niñas, niños y adolescentes de 0 a 17 años, que representan el 30.8 por ciento del total de población.<sup>3</sup>

El Estado mexicano ha buscado garantizar el derecho de los infantes y adolescentes conforme a lo dispuesto en los artículos 1o. y 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en los tratados internacionales: La Convención sobre los Derechos del Niño y, el Protocolo Facultativo de la Convención sobre los Derechos del Niño Relativo a la Venta de Niños, la Prostitución Infantil y la Utilización de Niños en la Pornografía, garantizando el pleno ejercicio, respeto, protección y promoción de los derechos humanos de niñas, niños y adolescentes. Teniendo siempre en objetivo “el interés superior del niño”.

A pesar de los esfuerzos, la inseguridad en el país y la violencia contra niñas, niños y adolescentes evidencia las fallas en la política de seguridad y en las políticas públicas. Desafortunadamente la niñez sigue en un estado de indefensión.

De acuerdo con el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (Unicef) y con el Sistema Nacional de Protección Integral de Niñas, Niños y Adolescentes (SINFINNA), 63 por ciento de los menores de 14 años, sufren agresiones físicas y psicológicas como parte de su formación.<sup>4</sup>

De acuerdo con datos de la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (Endireh) 2016, entre las adolescentes de 15 a 18 años:<sup>5</sup>

- 26.1 por ciento declaró haber sufrido violencia durante la niñez: 20.4 por ciento violencia física, 10.5 por ciento violencia emocional y 5.5 por ciento violencia sexual.

- Respecto al abuso sexual durante la infancia: a 3.4 por ciento le tocaron sus partes íntimas o la obligaron a tocar las partes íntimas de otra persona sin su consentimiento; a 1.9 por ciento intentaron forzarla

a tener relaciones sexuales y 1.8 por ciento fue obligada a tenerlas.

Asimismo, la Encuesta Nacional de Niñas, Niños y Mujeres (ENIM) 2015, muestran que el 63 por ciento de las niñas y niños en edades de 1 a 14 años, han sufrido alguna agresión psicológica o castigo por parte de algún miembro de su hogar. Regularmente, las niñas sufren más agresiones psicológicas que los niños; en cambio, los niños suelen ser disciplinados con cualquier tipo de castigos físicos o con formas más severas.<sup>6</sup>

En 2019, según estudios de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), México ocupó en primer lugar en abuso sexual infantil con 5.4 millones de casos por año. Tlaxcala con la incidencia más alta de pederastia y trata infantil.<sup>7</sup>

Al igual que en el caso de la violación, el abuso contra niños y niñas es solapado y tolerado en miles de casos, por lo que las cifras podrían ser peor.

Otra cifra alarmante es de la Red por los Derechos de la Infancia en México que detalla que de enero a julio de 2020 se reportaron la desaparición de mil 970 menores de edad.<sup>8</sup>

El panorama de violencia contra niñas, niños y adolescentes en México ya era grave antes del confinamiento, encuestas realizadas en el país antes de la pandemia mostraban que el hogar es usualmente el lugar más peligroso para las mujeres y sus hijos e hijas, y que más de 6 de cada 10 niños y niñas de 1 a 14 años han experimentado disciplina violenta a nivel familiar, situación agravada ahora por el confinamiento.<sup>9</sup>

La violencia contra niños y niñas puede pasar por desapercibida o no ser denunciada y adopta múltiples formas. El entorno violento al que se someten niños y niñas los mantiene viviendo en un estrés tóxico. Esta violencia tiene consecuencias devastadoras y de por vida.

El aumento en los niveles de estrés, la inseguridad económica, la pérdida de empleos e ingresos, el incremento del consumo de bebidas alcohólicas o sustancias psicoactivas, las preocupaciones sociales, y otros elementos de estrés intrafamiliar a causa del Covid-19 han elevado radicalmente los niveles de violencia doméstica en México.

Las consecuencias del Covid-19 en la infancia y adolescencia en México no serán causadas mayormente por la enfermedad en sí; serán más bien secuelas de las medidas necesarias para prevenir el contagio, como la restricción de movimiento y el aislamiento en sus hogares.

La Dirección General Científica de la Guardia Nacional dio a conocer que, derivado del confinamiento, las denuncias por “pornografía infantil” en el país crecieron 73 por ciento entre marzo y abril.<sup>10</sup>

Este panorama poco alentador constituye una trasgresión a la Ley General de los Derechos de los Niños, Niños y Adolescentes y su derecho de acceso a una vida libre de violencia.

El artículo 19 de la Convención sobre los Derechos de los Niños estipula que:

1. Los Estados parte adoptarán todas las medidas legislativas, administrativas, sociales y educativas apropiadas para proteger al niño [...]

2. Esas medidas de protección deberían comprender, según corresponda, procedimientos eficaces para el establecimiento de programas sociales con objeto de proporcionar la asistencia necesaria al niño y a quienes cuidan de él, así como para otras formas de prevención y para la identificación, notificación, remisión a una institución, investigación, tratamiento y observación ulterior de los casos antes descritos de malos tratos al niño y, según corresponda, la intervención judicial.

Una manera de dar cumplimiento al citado artículo es creando una fiscalía especial dedicada a dar atención a las niñas, niños y adolescentes víctimas de violencia, así como la procuración de justicia pronta.

Cada vez que un niño, niña o adolescente es víctima de una o más formas de violencia, es una muestra de la incapacidad del estado para salvaguardar la vida y la integridad de sus ciudadanos.

Urge reforzar la protección de niñas, niños y adolescentes, en específico prevenir, atender y sancionar cualquier delito de violencia infantil.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, cometo a la consideración de esta honorable legislatura, la citada proposición con

### Punto de Acuerdo

**Único.** Se exhorta respetuosamente a la Fiscalía General de la República, a las Fiscalías de las entidades federativas y a los Congresos estatales, para que en el ámbito de sus facultades garanticen una vida libre de violencia a los niños, niñas y adolescentes del país a través de la creación de una Fiscalía Especial en Delitos de Violencia Infantil.

#### Notas

1 [https://www.who.int/topics/child\\_abuse/es/#:~:text=El%20maltrato%20infantil%20se%20define,salud%2C%20desarrollo%20o%20dignidad%20del](https://www.who.int/topics/child_abuse/es/#:~:text=El%20maltrato%20infantil%20se%20define,salud%2C%20desarrollo%20o%20dignidad%20del)

2 [https://www.unodc.org/documents/justice-and-prison-reform/Child-Victims/Report\\_in\\_Spanish.pdf](https://www.unodc.org/documents/justice-and-prison-reform/Child-Victims/Report_in_Spanish.pdf)

3 [https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/aproposito/2020/EAP\\_Nino.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/aproposito/2020/EAP_Nino.pdf)

4 <https://www.jornada.com.mx/ultimas/sociedad/2020/06/08/en-mexico-63-de-ninos-y-ninas-sufren-violencia-infantil-2364.html>

5 [http://estadistica.inmujeres.gob.mx/formas/tarjetas/Maltrato\\_infantil.pdf](http://estadistica.inmujeres.gob.mx/formas/tarjetas/Maltrato_infantil.pdf)

6 <https://www.insp.mx/enim2015/informe-final-enim.html>

7 <http://comunicacion.senado.gob.mx/index.php/informacion/boletines/45796-mexico-primer-lugar-en-abuso-sexual-infantil.html>

8 <https://www.eleconomista.com.mx/politica/De-enero-a-julio-de-2020-se-ha-reportado-la-desaparicion-de-1970-menores-de-edad-Redim-20200723-0065.html>

9 <https://www.onu.org.mx/unicef-urge-reforzar-la-proteccion-infantil-en-mexico-ante-el-incremento-de-la-violencia-contra-la-infancia/>

10 <https://www.elsoldemexico.com.mx/mexico/durante-confinamiento-ha-aumentado-la-pornografia-infantil-5237212.html>

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 30 de abril de 2021.

Diputada Maiella Martha Gabriela  
Gómez Maldonado (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A LA SCT A GARANTIZAR EN LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN LA DIFUSIÓN DE UNA CULTURA DE APRECIO Y RESPETO HACIA LAS PERSONAS ADULTAS MAYORES, A CARGO DE LA DIPUTADA ROSA ELIA MORALES TIJERINA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

Quien suscribe, Rosa Elia Morales Tijerina, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXIV Legislatura, con fundamento en los artículos 6, numeral 1, fracción I, 79, numeral 2, fracción II, y demás aplicables 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

#### Contexto

En la Encuesta Nacional sobre Discriminación de 2017, 61.1 por ciento de la población de 60 años y más declaró que ha vivido situaciones de discriminación a causa de la edad.

Además, 44.9 por ciento de las personas adultas mayores considera que se respetan poco o nada sus derechos.<sup>1</sup>

La Organización de las Naciones Unidas señala que es importante que las personas de edad cuenten con la suficiente independencia sobre cómo y dónde vivir; participen activamente en la sociedad; puedan recibir los cuidados y la protección de sus familias y la comunidad; tengan acceso a recursos educativos, culturales y recreativos que les permitan su autorrealización y así poder enfrentar con dignidad los últimos años de vida.

La discriminación de las personas mayores de 65 años es un problema real en México y en otros países del mundo. El etarismo tiene que ver con la creencia falsa de que los ancianos son una carga para su familia y para la sociedad. Los ancianos son personas que tuvieron una participación activa en el desarrollo de la comunidad que habitan y merecen un trato acorde a sus condiciones. La escasez de oportunidades laborales y de programas de salud pública son la verdadera carga y la raíz del problema.<sup>2</sup>

Los medios masivos de comunicación han promovido el viejismo entre la sociedad, exaltando el binomio juventud-belleza; en contraste a que la vejez es fealdad; que los adultos mayores son menos felices, incluso consideradas asexuadas, además de que la vejez es sinónimo de pocos recursos.

El buen trato a las personas adultas mayores consiste en estimular y promover una convivencia sana basada en la tolerancia entre todas las edades y el reconocimiento como personas, encaminada a fortalecer la cooperación e inclusión social.

Fortalecer la solidaridad intergeneracional, como área de oportunidad con los grupos de edades jóvenes que están interesados en ayudar, además que ya están adoptando los temas para atender con una mejor calidad, su envejecimiento.<sup>3</sup>

Los estereotipos y prejuicios, concebidos como “clichés” o arquetipos que caracterizan a los adultos mayores, se inician en el pasado, son transmitidos a través de los medios “sociales y educativos” formales e informales, sin modificarse con el paso del tiempo; por el contrario, suelen reafirmarse.

Los estereotipos y prejuicios se convierten en factores de exclusión, conduciendo a situaciones poco humanitarias.<sup>4</sup>

En la visión estereotipada, las personas mayores son representadas como “vulnerables” (30 por ciento) e “indefensas” (20); es decir, en 5 de cada 10 estereotipos se hace referencia a que requieren apoyo de otras personas para su cuidado e incluso se ocupa directamente el adjetivo “vulnerable” al mencionarlos. A diferencia de las personas con discapacidad, cuya presunta vulnerabilidad se atribuye justamente a una discapacidad, en el caso de las personas mayores en esta visión discriminatoria su vulnerabilidad se atribuye solo a su edad: únicamente por pertenecer a este grupo etario, una persona es considerada vulnerable e incluso indefensa.

En la prensa, las personas mayores suelen representarse como incapaces de defenderse o, incluso, como los únicos sobre los cuales puede ejercerse la violencia con impunidad.<sup>5</sup>

La Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores menciona en el artículo 5 que tiene por objeto

garantizar a las personas adultas mayores los derechos de la integridad, dignidad y preferencia a una vida con calidad, al disfrute pleno, sin discriminación ni distinción alguna, de los derechos que ésta y otras leyes consagran. A una vida libre sin violencia. Al respeto a su integridad física, psicoemocional y sexual.

El artículo 20 señala que corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes garantizar el establecimiento de convenios de colaboración con las instituciones públicas y privadas dedicadas a la comunicación masiva, para la difusión de una cultura de aprecio y respeto hacia las personas adultas mayores.<sup>6</sup>

Es prioritario que en los contenidos de los medios de comunicación masiva se muestre de manera digna a las personas adultas mayores, se debe acabar con los estereotipos y prejuicios, así como evitar ridiculizarlos.

Por lo expuesto someto a consideración de esta soberanía la siguiente proposición con

### **Punto de Acuerdo**

**Único.** La Cámara de Diputados del Congreso de la Unión exhorta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del gobierno federal a establecer convenios de colaboración con los medios de comunicación públicos y privados para garantizar la difusión de una cultura de aprecio y respeto hacia las personas adultas mayores.

### **Notas**

1 Encuesta Nacional sobre Discriminación de 2017,

[https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2018/estsociodemo/enadis2017\\_08.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2018/estsociodemo/enadis2017_08.pdf)

2 Mexicanos maltratan a sus adultos mayores... y además los discriminan,

<https://noticieros.televisa.com/especiales/mexicanos-maltratan-y-discriminan-sus-adultos-mayores/>

3 Cultura del buen trato a las personas adultas mayores,

<https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/265799/Buen-Trato.pdf>

4 Viejismo en el ambiente cotidiano, [http://inger.gob.mx/pluginfile.php/96260/mod\\_resource/content/202/Archivos/C\\_Promocion/Unidad\\_1/Lecturas\\_Complementarias/Viejismo%20en%20el%20ambiente%20cotidiano.pdf](http://inger.gob.mx/pluginfile.php/96260/mod_resource/content/202/Archivos/C_Promocion/Unidad_1/Lecturas_Complementarias/Viejismo%20en%20el%20ambiente%20cotidiano.pdf)

5 Estudio de interseccionalidad: perspectiva de género en la cobertura de los medios en el marco del proceso federal de 2017-2018, <https://igualdad.ine.mx/wp-content/uploads/2019/08/Estudio-de-interseccionalidad.pdf>

6 Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores, [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/245\\_240120.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/245_240120.pdf)

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 30 de abril de 2021.

Diputada Rosa Elia Morales Tijerina (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, A FIN DE EXHORTAR A LA SFP A PRACTICAR UNA INVESTIGACIÓN INTEGRAL SOBRE LAS COMPRAS, LAS ADJUDICACIONES Y LOS CONTRATOS REALIZADOS POR EL ISSSTE PARA LA ADQUISICIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE MEDICAMENTOS, EL SOPORTE TÉCNICO Y LA ATENCIÓN ESPECIALIZADA DE EQUIPO DE CÓMPUTO Y PERIFÉRICOS, SUSCRITA POR INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

Quienes suscriben, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXIV Legislatura, con fundamento en los artículos 6, numeral 1, fracción I, 79, numeral 2, fracción II, y demás aplicables del Reglamento de la Cámara de Diputados, someten a consideración de esta asamblea la presente proposición con punto de acuerdo, al tenor de las siguientes

### Consideraciones

La rendición de cuentas y la transparencia son herramientas indispensables en una democracia, por medio de los cuales, el gobierno explica a la sociedad sus ac-

ciones y acepta consecuentemente la responsabilidad de las mismas, a la vez que abre la información al escrutinio público para que todos los interesados puedan revisarla, analizarla y, en su caso, utilizarla como mecanismos para sancionar.

Por ese motivo, estos principios democráticos deben ser aplicados transversalmente en todas las áreas del ejercicio de la administración pública, ya que sólo así es posible garantizar a la sociedad la eficiencia en el manejo de los recursos públicos, en qué se están utilizando y cuáles son los beneficios que representan para la sociedad.

El sector salud no es la excepción, sin embargo, en lo que va de la presente administración, el manejo de las instituciones del sector salud y de sus recursos ha sido un tema controvertido que se ha caracterizado por su discrecionalidad, pese a que la transparencia ha constituido una de las principales banderas de la presente administración. Uno de los temas que más controversia ha causado es el referente a los contratos para la compra, almacenamiento y transporte de medicamentos y equipo médico.

En días recientes, diversos medios de comunicación<sup>1</sup> dieron a conocer que personas vinculadas con empresas inhabilitadas en 2019 podrían estar nuevamente involucrados en la contratación y adjudicación de contratos dentro de la Administración Pública Federal, particularmente en el Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado (ISSSTE).

Estos medios de comunicación han alertado de un posible conflicto del actual titular de Administración del ISSSTE. Es un tema relacionado con la entrega de contratos de soporte técnico y atención especializada a equipo de cómputo y periféricos. Asimismo, se ha hecho de conocimiento público que con estas acciones se adquirirían equipos a sobre precios sin servicios, por lo que, se producirían perjuicios a las arcas públicas federales.

En el tema existe un común denominador y es que los participantes acusan la existencia de información privilegiada, pues hay empresas que siempre cumplen con los requerimientos, algunos de ellos difíciles de acreditar por las fechas y los tiempos de entrega, por lo que podría haber procesos amañados.

La rendición de cuentas de los gobernantes ante la ciudadanía y el perfeccionamiento de los mecanismos de fiscalización contribuyen a lograr mayor transparencia y eficiencia en el ejercicio de la gestión pública. La transparencia es una práctica que permite colocar la información en la “vitrina pública” a fin de que los interesados puedan revisarla, analizarla, y, en su caso, usarla como mecanismo para sancionar en caso de que haya anomalías en ella.<sup>2</sup>

Sin embargo, a la fecha, el gobierno Federal no ha cumplido con resultados en su estrategia de la lucha contra la corrupción en diferentes sectores, tampoco se ha logrado garantizar la transparencia en la función pública ni mucho menos la rendición de cuentas.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece en el artículo 143 que los recursos económicos se administrarán con eficiencia, eficacia, economía, transparencia y honradez para satisfacer los objetivos a los que están destinados.

La Secretaría de la Función Pública vigila que los servidores públicos federales se apeguen a la legalidad durante el ejercicio de sus funciones; sanciona los que no lo hacen así; promueve el cumplimiento de los procesos de control y fiscalización del gobierno federal, de disposiciones legales en diversas materias; dirige y determina la política de compras públicas de la federación; coordina y realiza auditorías sobre el gasto de los recursos federales; coordina procesos de desarrollo administrativos, gobierno digital, opera y encabeza el servicio profesional de carrera; coordina la labor de los órganos internos de control de cada dependencia del Gobierno Federal; y evalúa la gestión de las entidades también a nivel federal.

El artículo 7 de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, señala: “Los servidores públicos observarán en el desempeño de su empleo, cargo o comisión, los principios de disciplina, legalidad, objetividad, profesionalismo, honradez, lealtad, imparcialidad, integridad, rendición de cuentas, eficacia, y eficiencia que rigen el servicio público. Para la efectiva aplicación de dichos principios, los Servidores Públicos observarán las siguientes directrices:

I. ...

II. Conducirse con rectitud sin utilizar su empleo, cargo o comisión para obtener o pretender algún beneficio, provecho o ventaja personal o a favor de terceros, ni buscar o aceptar compensaciones, prestaciones, dádivas, obsequios o regalos de cualquier persona u organización:

III. a X. ...

En el Grupo Parlamentario del PRI estamos convencidos de que la transparencia, la rendición de cuentas, la planeación, la evaluación y el uso racional de los recursos deben ser los pilares en el buen desempeño de la gestión pública, para dar siempre buenos resultados de cara a los ciudadanos.

Un gobierno debidamente fiscalizado hará un mejor uso de los recursos públicos disponibles y, en contraparte, un gobierno que no otorga a la fiscalización el papel que le corresponde, es proclive al dispendio y la ineficiencia, en perjuicio del país y la población en general.

Por lo anterior sometemos a consideración de esta soberanía los siguientes

### Puntos de Acuerdo

**Primero.** La Cámara de Diputados del Congreso de la Unión exhorta a la Secretaría de la Función Pública a practicar una investigación integral sobre las compras, las adjudicaciones y los contratos realizados por el Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado para la adquisición y distribución de medicamentos ante la comisión de posibles irregularidades, como conflicto de interés, desvíos de recursos públicos y participación de empresas inhabilitadas o personas vinculadas al titular de Administración del ISSSTE, para que, en su caso, se sancione conforme a derecho.

**Segundo.** La Cámara de Diputados del Congreso de la Unión exhorta a la Secretaría de la Función Pública a revisar las licitaciones y adjudicaciones realizadas por el Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado en la contratación de servicios relacionados con soporte técnico y atención especializada de equipo de cómputo y periféricos ante las irregularidades que se han hecho públicas en diversos medios de comunicación, a fin de prevenir

posibles afectaciones a los recursos públicos de la nación.

**Notas**

1 <<https://www.ejecentral.com.mx/voz-en-off-conflicto-de-interes-en-el-issste/>>,

<[https://www.cronica.com.mx/notas-alerta\\_en\\_el\\_issste\\_por\\_su\\_area\\_de\\_adquisiciones-1170215-2020](https://www.cronica.com.mx/notas-alerta_en_el_issste_por_su_area_de_adquisiciones-1170215-2020)> y

<<https://www.eleconomista.com.mx/opinion/Historias-de-poder-y-un-misterioso-personaje-en-el-ISSSTE-20201108-0078.html>>

2 <<https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/3/1327/5.pdf>>

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 30 de abril de 2021.

Diputado Ismael Alfredo Hernández Deras (rúbrica)

**Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, LXIV Legislatura****Junta de Coordinación Política**

**Diputados:** Moisés Ignacio Mier Velasco, presidente, MORENA; Juan Carlos Romero Hicks, PAN; René Juárez Cisneros, PRI; Reginaldo Sandoval Flores, PT; Fabiola Raquel Guadalupe Loya Hernández, MOVIMIENTO CIUDADANO; Jorge Arturo Argüelles Victorero, PES; Arturo Escobar y Vega, PVEM; Verónica Beatriz Juárez Piña, PRD.

**Mesa Directiva**

**Diputados:** Dulce María Sauri Riancho, presidenta; vicepresidentes, Raúl Eduardo Bonifaz Moedano, MORENA; Xavier Azuara Zúñiga, PAN; Ma. Sara Rocha Medina, PRI; secretarios, María Guadalupe Díaz Avilez, MORENA; Karen Michel González Márquez, PAN; Martha Hortensia Garay Cadena, PRI; PT; Carmen Julieta Macías Rábago, MOVIMIENTO CIUDADANO; Édgar Guzmán Valdez, PES; Lilia Villafuerte Zavala, PVEM; Mónica Bautista Rodríguez, PRD.

**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/>