

CONTENIDO

Iniciativas

- 2** Que adiciona el artículo 34 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, en materia de cancelación de programas y proyectos registrados en la cartera de inversión, a cargo del diputado Mario Alberto Rodríguez Carrillo, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano
- 6** Que reforma y adiciona los artículos 17, 71 y 72 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de medio ambiente, a cargo de la diputada Omar Enrique Castañeda González, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano
- 10** Que reforma los artículos 6o. y 45 de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, para definir el acoso escolar, a cargo de la diputada Taygete Irisay Rodríguez González, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano
- 16** Que reforma y adiciona el artículo 93 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, a cargo de la diputada Paulina Aguado Romero, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano

Anexo II-6

Miércoles 24 de abril

Iniciativas

QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 34 DE LA LEY FEDERAL DE PRESUPUESTO Y RESPONSABILIDAD HACENDARIA, EN MATERIA DE CANCELACIÓN DE PROGRAMAS Y PROYECTOS REGISTRADOS EN LA CARTERA DE INVERSIÓN, A CARGO DEL DIPUTADO MARIO ALBERTO RODRÍGUEZ CARRILLO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO

El que suscribe, Mario Alberto Rodríguez Carrillo, con el carácter de diputado de la LXV Legislatura del Congreso de la Unión e integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y de conformidad con lo establecido en los artículos 6, numeral 1, fracción I; 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, me permito someter a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona una fracción V al artículo 34 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La importancia de regular el proceso de cancelación de obras públicas radica en la posibilidad y capacidad para promover una gestión transparente y responsable de los recursos del Estado. Al establecer normativas claras, se asegura que cada decisión sea tomada con transparencia y que se rindan cuentas ante la sociedad y las autoridades pertinentes. Esto no solo previene posibles actos de corrupción y desvíos de fondos públicos, sino que también fortalece la confianza de la comunidad en la integridad de las instituciones gubernamentales.

Las obras públicas suelen involucrar grandes sumas de dinero provenientes de los impuestos de los ciudadanos. Regular el proceso de cancelación asegura que estas inversiones se utilicen de manera efectiva para el beneficio público. Si una obra no cumple con su propósito o no es viable, cancelarla protege los intereses y recursos de la comunidad.

Uno de los principales hechos que caracterizan el sexenio presidencial actual fue la cancelación del pro-

yecto del Nuevo Aeropuerto Internacional de México; proyecto cuya historia se remonta al sexenio de Vicente Fox¹, pero que cobró fuerza hasta 2014, un año después de haber iniciado el sexenio de Enrique Peña Nieto. El proyecto fue iniciado en 2001 y su ejecución arrancó en 2002 con la expropiación de 5 mil 391 hectáreas en los municipios de San Salvador Atenco, Texcoco y Chimalhuacán²; sin embargo, ante la movilización social de los ejidatarios de San Salvador Atenco, quienes estaban inconformes con la expropiación de sus tierras³, la baja indemnización que ofrecía por ellas el gobierno federal y la represión de las autoridades mexiquenses al alzar la voz⁴, el proyecto fue abandonado y en su lugar se construyó una segunda terminal en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM; código IATA: MEX).

El proyecto posteriormente fue relanzado en 2014 por el presidente Enrique Peña Nieto, inicialmente planeado para comenzar operaciones en 2020 con una terminal y 3 pistas, por un costo inicial estimado de 168 mil millones de pesos, pero actualizado hacia 2018 a una estimación de 285 mil millones de pesos, y con un diseño elaborado por el reconocido arquitecto británico Norman Foster⁵. Sin embargo, la realización de dicho proyecto presentaba una larga serie de irregularidades, tales como un manejo más político que material de los desafíos que enfrentaba el proyecto⁶; una fuerte afectación del ecosistema del lago de Texcoco, que es una importantísima reserva ecológica para el Valle de México, cuya importancia fue respaldada por el director de la Conagua en la era Calderón⁷; el desconocimiento coordinado y disciplinado de las injusticias sociales en contra de los pobladores de San Salvador Atenco, las cuales continuaron durante la era Peña Nieto⁸; y una opacidad, secrecía y adjudicación directa⁹ ante las cuales incluso un estudio de estrategia política de 2015 había lanzado una advertencia¹⁰ —aunque, posteriormente, el Instituto Mexicano de la Competitividad (Imco) aseguraría en 2018 que la adjudicación directa sólo había sido usada en contratos menores que, si bien representaban en número 70.25 por ciento de los 692 contratos suscritos hasta la fecha, en dinero sólo representaban 10 por ciento del gasto total¹¹—.

Bajo ese argumento, la administración pública federal actual arrancó en diciembre de 2018 con una directiva de cancelar las obras del Nuevo Aeropuerto Internacional de México¹², comenzando con una hoja de ruta

cuyas fases serían primero el pago de los compromisos financieros, el cual se llevó a cabo por una parte mediante recursos del Presupuesto de Egresos de la Federación, y por otra, mediante una combinación de deuda pública simple, bonos verdes, y certificados de inversión respaldados por un Fideicomiso de Inversión en Energía e Infraestructura (Fibra-E); segundo, el cierre de los contratos asociados al proyecto de Texcoco, lo que implicó un compromiso de pagar indemnizaciones y reembolsos; tercero, la transferencia de materiales y equipo a otros proyectos, principalmente a las obras en la base militar de Santa Lucía del proyecto del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA; código IATA: NLU); y por último, la entrega del polígono de la obra del NAIM a proyectos de conservación ecológica.

A pesar de lo anterior, y a pesar de tener una nueva Administración Pública Federal en turno, el proceso de cancelación del NAIM no estuvo exento de problemas; los cuales fueron inicialmente anunciados por la Auditoría Superior de la Federación (ASF) en el Informe del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2020, entregado en febrero de 2022, en el cual la ASF expuso que el costo real de la cancelación del NAIM habría ascendido 232 por ciento por encima de la cifra original de 110 mil millones de pesos calculada por el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, a un total de 332 mil mil. Si bien Espriú en su libro aseguró que esa cuenta de sobrecosto se debió a una diferencia en conceptos y criterios de contabilidad¹³, y después la misma ASF corrigió a 113 mil millones de pesos, 3 mil millones de pesos por encima de la cantidad original¹⁴, en 2024 un reportaje periodístico sugirió que el costo final de la cancelación del NAIM podría haber sido más bien de 196 mil millones de pesos¹⁵. En cuanto a ámbitos separados de las finanzas, la cancelación del NAIM ha sido objeto de fuertes polémicas y debates a lo largo y ancho de todos los sectores de la política y la sociedad, incluyendo 6 puntos de acuerdo presentados por diputados en la LXV Legislatura y 9 en la LXIV Legislatura cuyo título menciona la cancelación del NAIM o la construcción del aeropuerto Felipe Ángeles; y al domingo 21 de abril de 2024, el término “AIFA” registra 18 millones de resultados en el motor de búsqueda en internet Google¹⁶, más del triple de los 5.3 los resultados que registró ese mismo día el término “AICM” en dicho motor de búsqueda¹⁷, lo que refleja más del triple de opiniones y comentarios escritos por ciudadanos,

expertos y actores políticos respecto al aeropuerto NLU que respecto al aeropuerto MEX.

En de la legislación mexicana, la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, tiene por objeto reglamentar los artículos 74 fracción IV, 75, 126, 127 y 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de programación, presupuestación, aprobación, ejercicio, control y evaluación de los ingresos y egresos públicos federales. Para ello, dispone que “los sujetos obligados a cumplir las disposiciones de esta Ley deberán observar que la administración de los recursos públicos federales se realice con base en criterios de legalidad, honestidad, eficiencia, eficacia, economía, racionalidad, austeridad, transparencia, control, rendición de cuentas y equidad de género”¹⁸.

Desde un punto de vista legislativo, existe una carencia en nuestras leyes en materia de ejecución de proyectos y obras de infraestructura, que es la falta de un marco legal que gobierne la cancelación de proyectos; pues aunque la cancelación del NAIM en principio se realizó conforme al derecho, podemos advertir que el derecho en cuestión únicamente abarca los elementos específicos que forman parte de la cancelación de un proyecto, tales como los contratos involucrados y los ordenamientos civiles generales que gobiernan su rescisión y/o terminación, los recursos públicos asignados, o su inscripción en la cartera de programas y proyectos de inversión de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP); sin que haya tal cosa como un marco normativo superior que fije el rumbo general del proceso de cancelación de un proyecto de inversión, dejando eso al criterio de las autoridades competentes, lo que abre la puerta a controversias e irregularidades.

Ante tal ausencia legislativa, la Auditoría Superior de la Federación estableció en el Informe General Ejecutivo de la Cuenta Pública 2019¹⁹, una propuesta legislativa consistente en:

“Establecer en la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria (LFPRH), un apartado específico que regule el procedimiento para llevar a cabo la cancelación de los programas y proyectos de inversión a cargo de las dependencias y entidades de la APF que son registrados ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), en el cual

se establezca la obligación de elaborar una evaluación económica, que incluya las causas y motivos de la cancelación, así como la cuantificación de las implicaciones económicas y financieras que se generarían con su cancelación, con objeto de que los responsables de los programas y proyectos de inversión puedan determinar la razonabilidad de la cancelación de un proyecto o programa, así como el costo para el Estado y realizar el seguimiento del proceso de cancelación y vigilar que dicho costo no se incremente”.

Según la ASF, esta reforma a la Ley permitirá “documentar las razones de la cancelación de programas y proyectos de inversión registrados ante la SHCP incluyendo las causas y motivos de la cancelación, el análisis de las alternativas que darán solución al problema público que se buscaba resolver con la implementación del proyecto o programa, así como la cuantificación de las implicaciones económicas ó financieras que se generarían”²⁰.

Expuesto lo anterior, queda claro que un marco normativo para la cancelación de programas y proyectos de inversión abonaría de forma importante no sólo a evitar irregularidades en dichos procesos, sino también a mitigar la afectación a la nación y a la sociedad y a minimizar el descontento social y político resultante por estar basados en leyes discutidas, revisadas, dictaminadas y aprobadas por ambas Cámaras legislativas. Evidentemente, ante un tema tan amplio y lleno de aristas como lo es los programas y proyectos de inversión pública en general, sería necesario organizar una serie de espacios de discusión y revisión para poder tener un marco normativo que refleje el consenso de todos los sectores de la sociedad, la política y el gobierno; sin embargo, podemos comenzar dichos esfuerzos a través de cambios específicos la ley que introduzcan la necesidad de un proceso formal para cancelaciones de proyectos públicos, y una forma de llevar a cabo lo anterior es introduciendo una nueva fracción V al artículo 34 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, en donde se indique una serie de requisitos mínimos para proceder con la cancelación de proyectos registrados en la Cartera de Programas y Proyectos de Inversión, como se indica a continuación:

Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria

Texto actual	Propuesta de modificación
<p>Artículo 34.- Para la programación de los recursos destinados a programas y proyectos de inversión, las dependencias y entidades deberán observar el siguiente procedimiento, sujetándose a lo establecido en el Reglamento:</p> <p>I-IV. [...]</p> <p>(sin correlativo)</p>	<p>Artículo 34.- Para la programación de los recursos destinados a programas y proyectos de inversión, las dependencias y entidades deberán observar el siguiente procedimiento, sujetándose a lo establecido en el Reglamento:</p> <p>I-IV. [...]</p> <p>V. Para el caso de la cancelación de programas y proyectos registrados en la cartera de inversión, las dependencias y entidades deberán</p>
	<p>presentar a la Secretaría una evaluación económica que incluya las causas y motivos de la cancelación, así como la cuantificación de las implicaciones económicas y financieras que se generarían por motivo de su cancelación, con el fin de determinar si es viable cancelar el proyecto así como el costo para el Estado, realizar el seguimiento del proceso de cancelación, y vigilar que su costo no se incremente.</p>

Cancelar una obra que no cumple con los estándares de calidad o que no es realmente necesaria puede ahorrar tiempo y dinero a largo plazo. Regular el proceso de cancelación garantiza que esta decisión se tome de manera oportuna y basada en criterios objetivos, evitando así el desperdicio de recursos públicos en proyectos poco viables, además de proporcionar un marco legal claro para todas las partes involucradas, incluidos contratistas, proveedores y la propia administración pública; ayudando a prevenir conflictos legales y brindando estabilidad al entorno de la adjudicación y realización de obras públicas.

Es por ello que se propone la presente iniciativa, al considerar que un proceso de cancelación claro y transparente fomentaría la confianza tanto de la ciudadanía como de los inversionistas en la gestión de proyectos de infraestructura y propiciar además, al fomento de la inversión y la promoción del desarrollo económico y social a corto, mediano y largo plazo.

Por lo expuesto, someto a la consideración de esta honorable asamblea la siguiente iniciativa con proyecto de:

Decreto que adiciona una fracción V al artículo 34 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria

Único. Se adiciona una fracción V al artículo 34 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, el cual quedará como se especifica a continuación:

Artículo 34. Para la programación de los recursos destinados a programas y proyectos de inversión, las dependencias y entidades deberán observar el siguiente procedimiento, sujetándose a lo establecido en el Reglamento:

I. a IV. ...

V. Para el caso de la cancelación de programas y proyectos registrados en la cartera de inversión, las dependencias y entidades deberán presentar a la Secretaría una evaluación económica que incluya las causas y motivos de la cancelación, así como la cuantificación de las implicaciones económicas y financieras que se generarían por motivo de su cancelación, con el fin de determinar si es viable cancelar el proyecto así como el costo para el Estado, realizar el seguimiento del proceso de cancelación, y vigilar que su costo no se incremente.

Transitorios

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

Artículo Segundo. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público en coordinación con la Secretaría de la Función Pública deberán, en un plazo de 60 días contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto, elaborar los procedimientos técnicos administrativos, que deberán seguir las dependencias y entidades con motivo de la presente.

Notas

1 Cuevas, D. (13 de marzo de 2022). “18 datos que no sabías sobre el NAIM, el aeropuerto cancelado”. Obtenido de *Expansión*: <https://expansion.mx/nacional/2022/03/13/datos-curiosos-aeropuerto-texcoco-naim>

2 Íbid.

3 Enciso, A., Salinas Cesáreo, J., & Alvarado, R. (6 de marzo de 2002). “Plantón de ejidatarios de Atenco y miembros del FPR en Los Pinos; no tuvieron respuestas”. Obtenido de *La Jornada*: <https://www.jornada.com.mx/2002/03/06/047n1soc.php?origen=oc-jus.html>

4 Espriú, J. J. (2021). Nuevamente se plantea la opción del antiguo lago de Texcoco y el NAICM de Enrique Peña Nieto. En *La cancelación: El pecado original de AMLO* (páginas 36-39). México: Grijalbo.

5 Cuevas, D. (13 de marzo de 2022). “18 datos que no sabías sobre el NAIM, el aeropuerto cancelado”. Obtenido de *Expansión*: <https://expansion.mx/nacional/2022/03/13/datos-curiosos-aeropuerto-texcoco-naim>

6 Espriú, J. J. (2021). Nuevamente se plantea la opción del antiguo Lago de Texcoco y el NAICM de Enrique Peña Nieto. En *La cancelación: El pecado original de AMLO* (páginas 36-39). México: Grijalbo.

7 Espriú, J. J. (2021). La opinión de la Conagua: José Luis Luege Tamargo. En *La cancelación: el pecado original de AMLO* (páginas 43-46).

8 Espriú, J. J. (2021). Reunión con el Frente de Pueblos en Defensa de la Tierra. En *La cancelación: El pecado original de AMLO* (páginas 61-64). México: Grijalbo.

9 Espriú, J. J. (2021). La presentación del Proyecto NAICM. In *La cancelación: El pecado original de AMLO* (p. 48). México: Grijalbo.

10 Espriú, J. J. (2021). Conclusiones y retos de “El Estudio”. En *La cancelación: El pecado original de AMLO* (página 47). México: Grijalbo.

11 Espriú, J. J. (2021). Documento del Imco. En *La cancelación: El pecado original de AMLO* (páginas 131-137). México: Grijalbo.

12 Espriú, J. J. (2021). Los trabajos del cierre. En *La cancelación: El pecado original de AMLO* (páginas 182-204). México: Grijalbo.

13 Redacción de *Sin Embargo*. (20 de febrero de 2022). *Cancelación creció 232 por ciento*. Obtenido de *Sin Embargo*: <https://www.sinembargo.mx/20-02-2022/4128152>

14 Espriú, J. J. (2021). Los trabajos del cierre. En *La cancelación: El pecado original de AMLO* (páginas 182-204). México: Grijalbo.

15 Fierro, J. O. (21 de mayo de 2022). “La ASF corrige: costo de cancelar NAIM fue de 113 mil millones de pesos y no de 331 mil millones de pesos”. Obtenido de *Proceso*: <https://www.proceso.com.mx/nacional/2021/5/9/la-asf-corrige-costo-de-cancelar-naim-fue-de-113-mil-mdp-no-de-331-mmdp-263567.html>

16 Vargas, O. (22 de enero de 2024). “Gobierno de AMLO desvía fondos para pagar deuda por cancelación del aeropuerto de Texcoco, según Aristegui”. Obtenido de *InfoBAE*: <https://www.info-bae.com/mexico/2024/01/22/gobierno-de-amlo-desvia-fondos-para-pagar-deuda-por-cancelacion-del-aeropuerto-de-texcoco-segun-aristegui/>

17 Google. (21 de abril de 2024). “AIFA”. Obtenido de motor de búsqueda Google: <https://www.google.com/search?q=AIFA>

18 Google. (21 de abril de 2024). “AICM”. Obtenido de motor de búsqueda Google: <https://www.google.com/search?q=AICM>

19 Artículo 1 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/Leyes-Biblio/pdf/LFPRH.pdf>

20 Informe General Ejecutivo de la Cuenta Pública 2019. Informe General Ejecutivo de la Cuenta Pública 2019. página 293. Disponible en: https://www.asf.gob.mx/uploads/55_Informes_de_auditoria/IGE_Cuenta_Publica2019.pdf

21 *Ibidem* 19.

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 24 de abril de 2024

Diputado Mario Alberto Rodríguez Carrillo (rúbrica)

QUE REFORMA Y ADICIONA LOS ARTÍCULOS 17, 71 Y 72 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, EN MATERIA DE MEDIO AMBIENTE, A CARGO DE LA DIPUTADA OMAR ENRIQUE CASTAÑEDA GONZÁLEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO

El que suscribe, diputado Omar Enrique Castañeda González, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y los artículos 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración del honorable Congreso de la Unión la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de medio ambiente, al tenor del siguiente:

Planteamiento del problema

La movilidad urbana en México enfrenta una serie de desafíos que impactan tanto en la calidad de vida de las y los mexicanos, como en la preservación del medio ambiente. En un contexto donde el aumento significativo de los desplazamientos en vehículos motorizados está teniendo un impacto alarmante en las emisiones de gases contaminantes¹, es crucial impulsar una movilidad activa con la colaboración de instituciones especializadas en la materia.

Sin embargo, la actual legislación en materia de movilidad y seguridad vial carece de la participación activa de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, institución clave en la formulación de políticas y acciones destinadas a proteger y preservar el medio ambiente en México. Lo anterior, representa una omisión significativa que limita la capacidad del gobierno para abordar de manera integral los problemas ambientales asociados al transporte urbano.

La ausencia de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial impide establecer mecanismos efectivos de coordinación entre las autoridades encargadas del transporte y aquellas responsables de la protección del medio ambiente.

Las ciudades en nuestro país están experimentando una preocupante crisis de contaminación ambiental, y el sector del transporte es uno de los principales culpables, según ONU Hábitat. Se estima que el transporte es responsable del 20.4% de las emisiones totales de gases de efecto invernadero en el país, con el subsector automotor contribuyendo con un alarmante 16.2% de estas emisiones, mayoritariamente debido al uso extensivo de transporte individual motorizado².

En zonas urbanas como el Valle de México, las emisiones originadas por los vehículos representan hasta un 60% de la contaminación total por partículas suspendidas gruesas. Este problema se agrava aún más por el hecho de que, según la Organización Mundial de la Salud, aproximadamente 14,700 personas pierden la vida cada año en México debido a enfermedades relacionadas con la contaminación del aire. Los embotellamientos en las calles principales de las ciudades contribuyen significativamente al deterioro de la calidad del aire y, por ende, a la salud de la población³.

A pesar de esta situación alarmante, se han asignado considerables recursos públicos a la construcción de infraestructura vial que favorece el uso del automóvil privado, exacerbando aún más el problema. Esto se refleja en el paisaje cotidiano de las ciudades, donde la congestión vehicular es una constante y el promedio de ocupantes por vehículo es de apenas 1.2 personas. Como resultado, se desperdician millones de horas-hombre en el tráfico, los ingresos de las personas se ven mermados por los crecientes costos de transporte, y los niveles de contaminación ambiental y acústica aumentan, impactando negativamente la salud de la población⁴.

Esta situación ha llevado a las ciudades a una crisis evidente, caracterizada por una alarmante contaminación ambiental, congestionamientos viales y una pérdida significativa de tiempo en el tráfico, lo que a su vez afecta la convivencia familiar y social y conlleva a un deterioro generalizado en la calidad de vida de la población. Por tanto, es imperativo replantear las políticas de movilidad hacia enfoques más sustentables y eficientes, con la integración de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

En este contexto, es fundamental reformar la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial para incluir de

manera explícita a la Secretaría y otorgarle atribuciones específicas en materia de movilidad sostenible. La participación activa de la Secretaría en la formulación de políticas y acciones relacionadas con la movilidad urbana permitirá impulsar un enfoque integral que promueva la protección del medio ambiente, la salud pública y la seguridad vial en México, contribuyendo así a la construcción de ciudades más habitables, saludables y sostenibles para todos sus habitantes.

La iniciativa para reformar la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial surge como resultado de la propuesta conjunta del ciudadano Hiram Brahim López Manzur y las ciudadanas Diana Gabriela Camacho Estala y Karla Beatriz Tello Arellano, quienes actúan en representación de diversas organizaciones civiles y la ciudadanía comprometida con la promoción de una movilidad más sostenible y segura en México.

Conscientes de los desafíos ambientales y de seguridad vial que enfrentan las ciudades mexicanas debido al crecimiento descontrolado del parque vehicular y la falta de políticas efectivas en materia de transporte, estos ciudadanos y ciudadanas, de la mano de diversas organizaciones, han unido esfuerzos para proponer una legislación que incluya de manera explícita a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales en la regulación y promoción de la movilidad sostenible.

A través de un proceso de consulta y diálogo con diversos actores sociales, se ha identificado la necesidad de reformar la ley vigente para garantizar una gestión integral y coordinada que aborde los impactos negativos del transporte en el medio ambiente, la salud pública y la seguridad vial.

Argumentación

La inclusión de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial es fundamental para cumplir con los objetivos establecidos desde el artículo 1 de dicha Ley. Al incorporar a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales en la legislación de movilidad y seguridad vial, se fortalece el enfoque sistémico y de sistemas seguros para la política de movilidad, tal como lo establece el citado artículo, la Secretaría puede contribuir significativamente a la priorización criterios de sostenibilidad ambiental, lo cual disminuiría los im-

pactos negativos sociales, económicos, a la salud y al medio ambiente asociados al transporte motorizado.

La participación de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales permitirá implementar medidas específicas para mitigar la contaminación atmosférica, proteger los ecosistemas urbanos y promover el uso de tecnologías limpias en el transporte, contribuyendo así a la mejora de la calidad de vida de la población y al cumplimiento de los objetivos de la ley en términos de seguridad vial y sostenibilidad ambiental.

Por otra parte, la presente iniciativa se alinea con el principio de sostenibilidad establecido en el artículo 4 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, el cual establece que las autoridades deben satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras. Con la integración de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, se fortalece el compromiso con la sostenibilidad al considerar específicamente la protección del medio ambiente y la calidad de vida de las personas en la planificación y gestión de la movilidad en nuestro país.

Además, la iniciativa también se fundamenta en el principio de sostenibilidad establecido en el artículo 16 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, donde se señala que las autoridades deben satisfacer los requerimientos de movilidad procurando los menores impactos negativos en la calidad de vida de las personas, en la sociedad y en el medio ambiente, asegurando las necesidades del presente sin comprometer los derechos de futuras generaciones.

Finalmente, la propuesta también se alinea con los criterios establecidos en el artículo 31 de dicha ley, el cual señala que la planeación de movilidad y seguridad vial debe integrar acciones que contribuyan a mejorar la calidad del medio ambiente, reduciendo la contaminación del aire, las emisiones de gases de efecto invernadero, el consumo de energía y el ruido derivados del impacto de la movilidad. Al incorporar a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales en la legislación de movilidad y seguridad vial, se promueve la colaboración entre los distintos órdenes de gobierno para gestionar conjuntamente los planes, programas y estrategias de desarrollo urbano, movili-

dad y seguridad vial, con el objetivo de formular de políticas y acciones que fomenten la reducción de la contaminación ambiental y la mitigación del cambio climático en el contexto de la movilidad urbana.

En consecuencia, esta iniciativa propone las siguientes modificaciones:

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL	
Texto vigente	Propuesta de modificación o adición
Artículo 17. ...	Artículo 17. ...
...	...
Sin correlativo.	Corresponde a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, las siguientes atribuciones:

Sin correlativo.	I. Participar, en coordinación con los integrantes del Sistema Nacional, en la formulación de la Estrategia Nacional;
Sin correlativo.	II. Participar en el diseño de las políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial, en especial, aquellas relacionadas con el medio ambiente;
Sin correlativo.	III. Emitir los lineamientos destinados a preservar y conservar el equilibrio ecológico en zonas de tránsito y flujo vehicular;
Sin correlativo.	IV. Proponer al Sistema Nacional los sistemas de verificación ambiental y monitoreo de contaminantes;
Sin correlativo.	V. Proponer al Sistema Nacional las medidas y mecanismos para prevenir, restaurar y corregir la contaminación del aire, y
Sin correlativo.	VI. Dar difusión a los programas y estrategias relacionadas con el medio ambiente, equilibrio ecológico y la movilidad y seguridad vial.
Artículo 71. ...	Artículo 71. ...

<p>...</p> <p>Del I. al V. ...</p> <p>VI. Participar en las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo otras autoridades federales o estatales en las materias de su competencia, en relación con la movilidad y seguridad vial;</p> <p>Del VII. al XV. ...</p>	<p>...</p> <p>Del I. al V. ...</p> <p>VI. Participar en las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleve a cabo la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y otras autoridades federales o estatales en las materias de su competencia, en relación con la movilidad y seguridad vial;</p> <p>Del VII. al XV. ...</p>
<p>Artículo 72. ...</p> <p>...</p> <p>Del I. al II. ...</p> <p>III. Participar, en el marco de sus competencias, en las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo otras autoridades federales o estatales, en relación con la movilidad y seguridad vial;</p> <p>Del IV. al VI. ...</p>	<p>Artículo 72. ...</p> <p>...</p> <p>Del I. al II. ...</p> <p>III. Participar, en el marco de sus competencias, en las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleve a cabo la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y otras autoridades federales o estatales, en relación con la movilidad y seguridad vial;</p> <p>Del IV. al VI. ...</p>
<p> </p>	<p> </p>

Por lo anterior, me permito someter a consideración del pleno la presente iniciativa con proyecto de

Decreto que adiciona el tercer párrafo y las fracciones I, II, III, IV, V Y VI, al artículo 17, y reforma la fracción VI, al artículo 71 y la fracción III, al artículo 72, de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Único. Se adiciona el tercer párrafo y las fracciones I, II, III, IV, V y VI, al artículo 17, y se reforma la fracción VI, al artículo 71 y la fracción III, al artículo 72, de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

Ley General de Movilidad Y Seguridad Vial

Artículo 17. ...

...

Corresponde a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, las siguientes atribuciones:

I. Participar, en coordinación con los integrantes del Sistema Nacional, en la formulación de la Estrategia Nacional;

II. Participar en el diseño de las políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial, en especial, aquellas relacionadas con el medio ambiente;

III. Emitir los lineamientos destinados a preservar y conservar el equilibrio ecológico en zonas de tránsito y flujo vehicular;

IV. Proponer al Sistema Nacional los sistemas de verificación ambiental y monitoreo de contaminantes;

V. Proponer al Sistema Nacional las medidas y mecanismos para prevenir, restaurar y corregir la contaminación del aire, y

VI. Dar difusión a los programas y estrategias relacionadas con el medio ambiente, equilibrio ecológico y la movilidad y seguridad vial.

Artículo 71. ...

...

I. a V. ...

VI. Participar en las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleve a cabo la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y otras autoridades federales o estatales en las materias de su competencia, en relación con la movilidad y seguridad vial;

VII. a XV. ...

Artículo 72. ...

...

I. y II. ...

III. Participar, en el marco de sus competencias, en las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleve a cabo la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y otras autoridades fe-

derales o estatales, en relación con la movilidad y seguridad vial;

IV. a VI. ...

Transitorios

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

Notas

1 Gobierno de México (2021) Consultable en: <https://www.gob.mx/comisionambiental/es/articulos/movilidad-activa-para-un-medio-ambiente-sano?idiom=es>

2 ONU Hábitat (2022) Consultable en: <https://onuhabitat.org.mx/index.php/contaminacion-automoviles-y-calidad-del-aire>

3 ONU Hábitat (2022) Consultable en: <https://onuhabitat.org.mx/index.php/contaminacion-automoviles-y-calidad-del-aire>

4 ONU Hábitat (2022) Consultable en: <https://onuhabitat.org.mx/index.php/contaminacion-automoviles-y-calidad-del-aire>

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 24 de abril de 2024.

Diputado Omar Enrique Castañeda González (rúbrica)

QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 60. Y 45 DE LA LEY GENERAL DE ACCESO DE LAS MUJERES A UNA VIDA LIBRE DE VIOLENCIA, PARA DEFINIR EL ACOSO ESCOLAR, A CARGO DE LA DIPUTADA TAYGETE IRISAY RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO

La que suscribe, Taygete Irisay Rodríguez González, diputada de la LXV legislatura, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, con la facultad que le otorga los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta asamblea la presente Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman los artículos 6 y 45 de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, para definir el acoso escolar, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

Convencida de que las niñas y adolescentes son un grupo fundamental de la sociedad y medio natural para el crecimiento y desarrollo de México, y que por ello, deben recibir toda la protección y asistencia que se necesiten para que puedan desarrollarse plenamente como ciudadanas independientes y capaces de marcar el rumbo de nuestro país, es que he elaborado la presente iniciativa con la finalidad de sensibilizar a la clase política y a la ciudadanía respecto a un problema que tiene muchas aristas, que es el acoso escolar bajo una perspectiva de género.

Es bien sabido que la niñez el futuro de nuestro país. Así como las experiencias vividas durante la niñez determinan buena parte del transcurso de la vida adulta, a nivel nacional las experiencias que se viven durante la niñez determinarán cómo se desarrollará la ciudadanía, y por ende el país entero. Por esta razón, la niñez siempre debe ser el interés superior de todos los Estados, y el más alto principio rector de la legislación; y en México, los legisladores tenemos el deber y la obligación de trabajar continuamente y sin descanso para velar y cumplir con el principio del interés superior de la niñez en todas nuestras decisiones y actuaciones, y protegerla contra toda forma de violencia.

A pesar de lo anterior, las niñas y adolescentes no están exentas de la violencia. Se trata de una realidad

abhorrecible, con una infinidad de facetas que impactan de forma negativa el desarrollo del menor; todo ello se agrava si consideramos que la niña y la adolescente son personas vulnerables, que no han desarrollado las facultades físicas, mentales, sociales y profesionales que la mujer adulta sí tiene para enfrentarse al mundo, y que por lo tanto resiente aún más el impacto de la violencia, sin considerar muchos otros factores de vulnerabilidad como pueden serlo la pobreza, la situación migratoria o la discapacidad, entre muchos otros.

Por lo anterior, y atendiendo al principio del interés superior de la niñez, es necesario que el Estado mexicano ponga énfasis adicional en garantizar una vida libre de todas las formas de violencia a las niñas y adolescentes de nuestro país; pues un país cuyas ciudadanas tuvieron una infancia marcada por el trauma es un país de ciudadanas que cargan con un peso por el resto de su vida, que en algunos casos es capaz de frenar el libre desarrollo de su personalidad, y que a la larga serán incapaces de marcar el rumbo.

De manera particular, podemos citar la Observación General 13 del Comité de los Derechos del Niño de las Naciones Unidas, inciso III numeral 15 párrafo a), que menciona que los actos de violencia pueden traer repercusiones tales como lesiones mortales o capaces de provocar discapacidad, problemas de salud física tales como enfermedades posteriores o retraso en el desarrollo físico, problemas de aprendizaje capaces de afectar el rendimiento laboral en la vida adulta, trastornos psicológicos y emocionales como baja autoestima, inseguridad o temores, problemas de salud mental como ansiedad, depresión o intentos de suicidio, o conductas perjudiciales para la salud como abuso de sustancias adictivas o iniciación precoz en la actividad sexual.

En esa misma Observación General, en su inciso IV sección A numeral 1 párrafos 19-32¹, el Comité de los Derechos del Niño identifica una serie enunciativa mas no limitativa de formas de violencia infantil, entre las cuales se encuentra la violencia entre niños. De acuerdo al Comité de los Derechos del Niño, si bien aquí la violencia se produce entre niñas, niños y adolescentes sin que los adultos estén directamente relacionados, los adultos aun así tienen un papel en esa forma de violencia, pues es su responsabilidad combatir y prevenir adecuadamente estos actos de violencia, y hacerlo sin acciones punitivas que resulten en una

respuesta a la violencia con más violencia. Las escuelas, por supuesto, no están exentas de esa forma de violencia; y es ahí donde se constituye una de las formas de violencia que son de atención prioritaria, que es el **acoso escolar**.

No se sabe cuándo surgió el acoso escolar; posiblemente sea una problemática tan vieja como la humanidad, que no haya realmente surgido algún día, sino que más bien se haya trasladado desde la sociedad general hacia las aulas cuando se formaron las primeras escuelas primarias², siendo las escuelas de primeras letras de Nueva España las primeras en nuestro país que tenían los elementos de existencia de una “escuela primaria” moderna: espacio físico cerrado, distribución de tiempo estructurada, grupos de alumnos de edades similares, profesores especializados, y planes y programas de estudio cíclicos. Dichas escuelas comenzaron a surgir en las últimas décadas del virreinato, generalmente auspiciadas por la Iglesia o por los gobiernos municipales³, y fueron continuadas por los gobiernos nacionales y locales una vez establecida la República Mexicana independiente⁴.

En aquellos tiempos, probablemente el acoso escolar se manifestaba en los recintos escolares y en las escuelas de primeras letras, pero éste simplemente se desconocía; los docentes y administradores simplemente no mostraban ningún interés por actividades diferentes de impartir conocimientos académicos que debían ser memorizados exactamente y sin error, y todavía no existían las corrientes modernas de pedagogía y educación que consideran el desarrollo del alumno como una esfera integral que incluye conocimientos, habilidades personales, emociones, relaciones sociales, y muchos otros factores. Por lo anterior, los conflictos entre alumnos se ignoraban como “juegos de niños inconsecuentes”, se reprimían sin mayor atención al detalle y sin jamás atender las causas raíz de dichos conflictos, o en el peor de los casos se toleraban e incluso se promovían como algo bueno, como si dichos conflictos fueran a endurecer a los niños y prepararlos para la dura y difícil vida adulta. Todo ello se agravaba con la práctica entonces perfectamente aceptable del castigo violento, que involucraba desde humillar y tratar de forma denigrante a los alumnos involucrados en peleas, o en el peor de los casos, maltratarlos físicamente.

No fue sino hasta 1970, en una de las naciones entonces más acomodadas del mundo como lo era Noruega, que el psicólogo Dan Olweus finalmente identificó la violencia que se infligían los alumnos entre sí, y le puso un breve y sencillo nombre en inglés para que esta práctica tuviera reconocimiento internacional: *bullying*⁵, nombre que fue traducido al español como *acoso escolar*. Olweus había identificado que entre alumnos había una tendencia a que algunos de ellos recibieran agresiones más fuertes y repetidas que otros, lo cual los ponía en una situación de la cual difícilmente podían salir por sí mismos, y que tenía efectos profundamente negativos en su esfera psicológica: baja autoestima, ansiedad, depresión, estrés postraumático, y muchos otros trastornos que dificultaban su evolución escolar a mediano plazo, y que en algunas ocasiones, representaban cargas que arrastraban ya entrada su edad adulta.

Al ponerle un nombre conciso a una problemática que no sólo afectaba a todas las niñas, niños y adolescentes, sino que incluso resonó en la mente de muchos adultos en posiciones de autoridad y que habían vivido el acoso escolar ellos mismos, el doctor Olweus inició con ello una lucha social contra esta problemática en todo el mundo. Desde los gobiernos, las organizaciones civiles, los padres de familia, los individuos afectados y el personal docente y administrativo de las escuelas, poco a poco el mundo fue adquiriendo conciencia acerca del acoso escolar, y éste comenzó a ser documentado en informes de autoridades en educación y derechos humanos. Entre los primeros esfuerzos en ese sentido se encuentra un informe de 2007 del Instituto Nacional para la Evaluación de la Educación (INEE) sobre conductas destructivas en las escuelas primarias y secundarias, en el cual, entre otras cosas, se reportó que la violencia entre alumnos era un problema cotidiano que debía ser atendido desde distintos frentes⁶.

Posteriormente, en 2010, la Encuesta Nacional sobre Discriminación en México del Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación (Conapred) arrojó que 25.3 por ciento de las niñas y los niños encuestados reportaron haber sido blanco de groserías, 19.1 por ciento reportaron haber sido objeto de burlas, 15.3 por ciento reportaron haber sido objeto de bromas pesadas, 14.6 por ciento reportaron haber sido ignorados, y 12.7 por ciento reportaron haber sido golpeados⁷. En 2013, la Subsecretaría de Educación Media Superior de la Se-

cretaría de Educación Pública realizó una Encuesta Nacional sobre Exclusión, Intolerancia y Violencia en Escuelas de Educación Media Superior⁸, la cual arrojó que 72 por ciento de los jóvenes varones y 65 por ciento de las jóvenes mujeres encuestados señalaron haber experimentado algún tipo de agresión o violencia de parte de sus compañeros escolares en los últimos 12 meses; que 40 por ciento de los varones jóvenes encuestados y 25.8 por ciento de las mujeres jóvenes encuestadas señalaron haber experimentado 4 o más situaciones de violencia en un periodo de un año; y que el ausentismo escolar era 30 por ciento más elevado en alumnos que sufrieron algún tipo de violencia.

A nivel internacional, la investigación del acoso escolar comenzó a ganar tracción en 1999 a raíz del tiroteo masivo que sucedió ese año en la preparatoria de Columbine en Estados Unidos, el cual se cree que fue motivado en gran parte por el acoso escolar que sufrían sus perpetradores⁹. En 2003, el jurista brasileño Paulo Sérgio Pinheiro fue designado personalmente por el Secretario General de las Naciones Unidas, Kofi Annan, para dirigir un estudio a gran escala de la problemática de la violencia contra la niñez, con el apoyo de la Oficina de la UNICEF, la OMS, la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, y una junta editorial multidisciplinaria de expertos, el cual fue presentado en 2006¹⁰. Con base en diversos estudios realizados en países tales como Suecia, Estados Unidos, Kenya, Laos, Israel, o la región de Europa del Este, dicho estudio dio cuenta de la importancia que tiene el acoso escolar tanto en el Primer como en el Tercer Mundo como fuente de violencia contra la niñez, junto con dimensiones específicas tales como el acoso relacionado con la sexualidad, la discriminación étnica, el acoso por medios electrónicos, el pandillerismo, la delincuencia, y las actitudes del personal docente y administrativo de las escuelas ante el acoso escolar que con frecuencia son de indiferencia, y en ocasiones incluso de complicidad.

Finalmente, el 2 de mayo de 2011, con el auspicio de más de tres mil organizaciones civiles de todo el mundo, la UNESCO declaró ese día del año como el Día Internacional de la Lucha contra el Acoso Escolar¹¹, con el objetivo no sólo de generar conciencia acerca del acoso escolar y el *bullying*, sino también con el fin de generar discusiones encaminadas a buscar mecanis-

mos y establecer protocolos de actuación ante casos de este tipo.

Sin embargo, el acoso escolar no es en absoluto una problemática aislada; ya que, bajo el principio de interseccionalidad, el acoso escolar se interseca también con la **violencia de género**, definida en la Declaración y Plataforma de Acción de Beijing de las Naciones Unidas como “todo acto de violencia basado en el género que tiene como resultado posible o real un daño físico, sexual o psicológico”¹². Se trata de una realidad aborrecible y absolutamente inaceptable, con una infinidad de matices y formas que impactan de forma negativa el desarrollo de las niñas y las mujeres, algunas de ellas conocidas desde los inicios de la historia, otras de origen reciente, otras todavía ni siquiera descubiertas, que puede aparecer en absolutamente cualquier lugar o situación, y en dicha problemática confluyen variables culturales, económicas, sociales y jurídicas, entre muchas otras.

El acoso escolar, en este sentido, es una modalidad de violencia infantil que se interseca con la violencia de género y por ende amplifica el sufrimiento y la injusticia social que ésta causa; sin embargo, hasta que Dan Olweus lo identificó en 1970, el acoso escolar no sólo ha permanecido invisible ante los ojos de la sociedad, también se consideraba de forma aislada y sin tomar en cuenta su intersección con todas las demás formas de violencia. Sin embargo, como lo demostró Olweus, el primer paso para luchar contra una problemática generalizada es ponerle nombre y definición; y para eso, en México contamos con una definición que emitió en 2015 la Suprema Corte de Justicia de la Nación al resolver el amparo directo 35/2014¹³, para la cual fue necesario que ésta desarrollara una definición del fenómeno del acoso escolar. Derivado de esta necesidad, la Suprema Corte de Justicia desarrolló un estudio encaminado a definir legalmente el fenómeno del acoso escolar, después del cual **la Suprema Corte definió como acoso escolar todo acto u omisión que, de manera reiterada, agrede física, psicoemocional, patrimonial o sexualmente a una niña, niño o adolescente, realizado bajo el cuidado de las instituciones escolares**¹⁴.

Habiendo definido la Suprema Corte de Justicia el acoso escolar de manera oficial, podemos proceder a integrar la definición de dicha situación en nuestras leyes nacionales. En este sentido, para abordar la inter-

sección que tiene el acoso escolar con la violencia de género, propongo que comencemos por definir qué es “acoso escolar” en la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, mediante la adición de una fracción al artículo 6, que define los diferentes tipos de violencia contra la mujer, donde se defina qué se entiende por acoso escolar, conforme a la definición de la Suprema Corte de Justicia de la Nación:

Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia

Texto original	Texto propuesto
ARTÍCULO 6. Los tipos de violencia contra las mujeres son:	ARTÍCULO 6. Los tipos de violencia contra las mujeres son:
I-IV. [...]	I-IV. [...]
V. [...], y	V. [...];
VI. Cualesquiera otras formas análogas que lesionen o sean susceptibles de dañar la dignidad, integridad o libertad de las mujeres.	VI. El acoso escolar.- Todo acto u omisión que, de manera reiterada, agrede física, psicoemocional, patrimonial o sexualmente a una niña o adolescente, realizado bajo el cuidado de las instituciones escolares, y
	VII. Cualesquiera otras formas análogas que lesionen o sean susceptibles de dañar la dignidad, integridad o libertad de las mujeres.

Con este cambio, no sólo se hace visible el acoso escolar a través de tener una definición oficial en la ley, sino que también se da visibilidad a la intersección que el acoso escolar tiene con la violencia de género, con lo cual se refuerza la importancia de atacar dicha problemática desde un enfoque de género.

A continuación, en esta misma Ley procederemos a integrar el concepto de acoso escolar a la política de la Secretaría de Educación Pública en materia de prevención y atención de la violencia contra las mujeres, la cual se especifica en el artículo 45, como se muestra a continuación:

Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia

Texto original	Texto propuesto
ARTÍCULO 45.- Corresponde a la Secretaría de Educación Pública:	ARTÍCULO 45.- Corresponde a la Secretaría de Educación Pública:
IV. [...]	IV. [...]
V. Desarrollar investigación multidisciplinaria encaminada a crear modelos de detección de la violencia contra las mujeres en los centros educativos;	V. Desarrollar investigación multidisciplinaria encaminada a crear modelos de detección del acoso escolar y la violencia contra las mujeres en los centros educativos;
VI-VII. [...]	VI-VII. [...]
VIII. Formular y aplicar programas que permitan la detección temprana de los problemas de violencia contra las mujeres en los centros educativos, para que se dé una primera respuesta urgente a las alumnas que sufran algún tipo de violencia;	VIII. Formular y aplicar programas que permitan la detección temprana de los problemas de acoso escolar y violencia contra las mujeres en los centros educativos, para que se dé una primera respuesta urgente a las alumnas que sufran algún tipo de violencia;
IX-X. [...]	IX-X. [...]
XI. Proporcionar acciones formativas a todo el personal de los centros educativos, en materia de derechos humanos de las niñas y las mujeres y políticas de prevención, atención, sanción y erradicación de la violencia contra las mujeres;	XI. Proporcionar acciones formativas a todo el personal de los centros educativos, en materia de derechos humanos de las niñas y las mujeres y políticas de prevención, atención, sanción y erradicación del acoso escolar y la violencia contra las mujeres;
XII-XVI. [...]	XII-XVI. [...]

Con este cambio, la SEP adquirirá un compromiso de prevenir, atender y erradicar el acoso escolar no sólo directamente, sino también desde un enfoque de género, lo cual se traducirá en una atención mucho más integral de dicha problemática.

Expuesto lo anterior, me permito someter a consideración la siguiente Iniciativa con proyecto de:

Decreto por el que se reforman los artículos 6 y 45 de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, para definir el acoso escolar

Primero. Se reforman las fracciones V y VI y se introduce una fracción VII al artículo 6, y se reforman las fracciones V, VIII y XI del artículo 45 de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, para quedar como se muestra a continuación:

Artículo 6. Los tipos de violencia contra las mujeres son:

I. a IV. ...

V. ...;

VI. El acoso escolar. Todo acto u omisión que, de manera reiterada, agrada física, psicoemocional,

patrimonial o sexualmente a una niña o adolescente, realizado bajo el cuidado de las instituciones escolares, y

VII. Cualesquiera otras formas análogas que lesionen o sean susceptibles de dañar la dignidad, integridad o libertad de las mujeres.

Artículo 45. Corresponde a la Secretaría de Educación Pública:

I. a IV. ...

V. Desarrollar investigación multidisciplinaria encaminada a crear modelos de detección **del acoso escolar y la violencia contra las mujeres en los centros educativos;**

VI. y VII. ...

VIII. Formular y aplicar programas que permitan la detección temprana de los problemas de **acoso escolar y violencia contra las mujeres en los centros educativos, para que se dé una primera respuesta urgente a las alumnas que sufran algún tipo de violencia;**

IX. y X. ...

XI. Proporcionar acciones formativas a todo el personal de los centros educativos, en materia de derechos humanos de las niñas y las mujeres y políticas de prevención, atención, sanción y erradicación **del acoso escolar y la violencia contra las mujeres;**

XII. a XVI. ...

Transitorios

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

Segundo. Los congresos de las entidades federativas tendrán un plazo de 365 días a partir de la entrada en vigor del presente decreto para adecuar sus leyes y normativas locales.

Notas

1 Comité de los Derechos del Niño de las Naciones Unidas. (2011). Observación general N° 13 (2011): Derecho del niño a no ser objeto de ninguna forma de violencia. 26 de Julio de 2021, de la Organización de las Naciones Unidas. Sitio web: <https://www.refworld.org/cgi-bin/texis/vtx/rwmain/opendocpdf.pdf?reldoc=y&docid=4e6da4d32>

2 Fundación en Movimiento. (14 de mayo de 2018). *Un breve repaso a través de la historia del acoso escolar*. Obtenido del sitio web de Fundación en Movimiento: <https://www.fundacionenmovimiento.org.mx/blog/medios/968-un-breve-repaso-a-trav%C3%A9s-de-la-historia-del-acoso-escolar>

3 Estrada, D. T. (2002). El gobierno municipal y las escuelas de primeras letras en el siglo XVIII mexicano. *Revista Mexicana de Investigación Educativa*, volumen 7 número 15. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=281113>

4 García, R. C. (4 de mayo de 2023). *La educación pública en la transición al México independiente. Escuelas de primeras letras y colegios*. México: Instituto de Investigaciones sobre la Universidad y la Educación. Obtenido del Instituto de Investigaciones sobre la Universidad y la Educación: <https://www.iisue.unam.mx/publicaciones/libros/la-educacion-publica-en-la-transicion-al-mexico-o-independiente-escuelas-de-primeras-letras-y-colegios>

5 Fundación en Movimiento. (14 de mayo de 2018). *Un breve repaso a través de la historia del acoso escolar*. Obtenido del sitio web de Fundación en Movimiento: <https://www.fundacionenmovimiento.org.mx/blog/medios/968-un-breve-repaso-a-trav%C3%A9s-de-la-historia-del-acoso-escolar>

6 Aguilera García, M. A. (2007). *Disciplina, violencia y consumo de sustancias nocivas a la salud en escuelas primarias*. Ciudad de México: Instituto Nacional para la Evaluación de la Educación (INEE).

7 Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación (Conapred). (2011). *Encuesta Nacional sobre Discriminación en México*. Ciudad de México: Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación (Conapred).

8 Subsecretaría de Educación Media Superior. (2013). *Encuesta de Exclusión, Intolerancia y Violencia en la Educación Media Superior, 2013*. Ciudad de México: Secretaría de Educación Pública.

9 *The New York Times*. (30 de abril de 1999). Estudiantes de Columbia hablan del desastre y de la vida. *The New York Times*. Obtenido de <https://archive.nytimes.com/www.nytimes.com/library/national/043099colo-voices.html>

10 Pinheiro, P. S. (2006). *Informe mundial sobre la violencia contra los niños y niñas*. Nueva York, Estado de Nueva York, EUA: Asamblea General de las Naciones Unidas.

11 Comisión Nacional de los Derechos Humanos. (2 de mayo de 2022). *Día Internacional del contra (sic) el Bullying o el Acoso Escolar*. Obtenido de sitio web de la CNDH: <https://www.cndh.org.mx/noticia/dia-internacional-del-contra-el-bullying-o-el-acoso-escolar>

12 Organización de las Naciones Unidas. (15 de septiembre de 1995). *Declaración y Plataforma de Acción de Beijing*. Obtenido del sitio web de ONU Mujeres: <https://www.un.org/women-watch/daw/beijing/pdf/BDPfA%20S.pdf>

13 Suprema Corte de Justicia de la Nación. (8 de enero de 2016). Amparo directo 35/2014 “Acoso escolar”. Obtenido de sitio web de la Suprema Corte de Justicia de la Nación: <https://desc.scjn.gob.mx/sites/default/files/2021-09/M%C3%89X16-S%C3%ADntesis.pdf>

14 Zaldívar Lelo de Larrea, A. (15 de mayo de 2015). Resolutivo del amparo directo 35/2014 aprobado por mayoría de los ministros de la Primera Sala. Obtenido de sitio web de la Suprema Corte de Justicia de la Nación:

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 24 de abril de 2024.

Diputada Taygete Irisay Rodríguez González (rúbrica)

QUE REFORMA Y ADICIONA EL ARTÍCULO 93 DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA, A CARGO DE LA DIPUTADA PAULINA AGUADO ROMERO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO

Quien suscribe, diputada Paulina Aguado Romero, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXV Legislatura en la Cámara de Diputados, con fundamento en lo señalado en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración del pleno de la honorable Cámara de Diputados la siguiente iniciativa con base en la siguiente

Exposición de Motivos

El cobro de impuestos a las remesas en México puede tener diversas afectaciones tanto a nivel económico como social. En primer lugar, este tipo de medida puede afectar directamente a las familias receptoras de remesas, que suelen depender en gran medida de estos ingresos para cubrir necesidades básicas como alimentación, educación y salud. El aumento en los costos asociados a las remesas debido a los impuestos puede reducir el poder adquisitivo de estas familias y disminuir su calidad de vida.

Además, el cobro de impuestos a las remesas podría desincentivar el envío de dinero desde el extranjero, lo cual impactaría negativamente en la economía mexicana. Las remesas son una fuente importante de divisas y contribuyen significativamente al producto interno bruto (PIB) del país. Si se dificulta o encarece el proceso de envío de remesas debido a impuestos adicionales, podría haber una disminución en la cantidad de dinero que llega al país, afectando así la estabilidad económica y financiera de muchas comunidades.

A nivel social, el cobro de impuestos a las remesas también puede generar tensiones y descontento entre la población migrante y sus familias en México. Muchos migrantes envían remesas como una forma de apoyo y solidaridad con sus seres queridos en el país, y el hecho de tener que pagar impuestos adicionales podría percibirse como una carga injusta, especialmente considerando las dificultades económicas que enfrentan muchas de estas familias receptoras.

En México las remesas han sido una parte fundamental de los ingresos de las familias, en su mayoría del norte del país ya que muchas de estas dependen de los ingresos que obtienen sus familiares en el extranjero, en abril de 2022 se enviaron 4 mil 718 millones de dólares, según el Banco de México, un análisis de BBVA sugería un “sorprendente” crecimiento de 27.1 por ciento de las remesas al país en 2021 y 19.6 por ciento en enero de 2022 a tasa anual.¹

En muchos países, las remesas constituyen la mayor fuente de divisas. En India y México, estos flujos superan a las inversiones extranjeras directas, los ingresos de los migrantes ya han sido gravados en el país de acogida, aplicar tributos a las remesas equivale a duplicar los impuestos a los inmigrantes que ya pagan estas tasas.²

A pesar de que en muchos de los casos las remesas recibidas son consideradas como donaciones, esto no es aplicable para todos los casos, ya que esto únicamente aplica para familiares en primer grado, los demás “donativos” están limitados a una cantidad menor a la de tres veces el salario mínimo como lo dice el artículo 93 fracción XXIII inciso c)³, sin embargo, el valor promedio mensual por persona de ingresos por remesas en México ha permanecido en alrededor de 300 dólares estadounidenses, que se traduce en 5 mil 142.18 pesos al mes.

Según Banxico, en octubre se enviaron 108 millones de dólares hasta octubre de 2023, las cuales se derivaron de 235 mil operaciones, con un envío promedio de 461 dólares⁴, como resultado, las remesas recibidas representan alrededor de 4 por ciento del producto interno bruto.

Para mayor claridad se inserta cuadro comparativo de la presente propuesta:

Ley del Impuesto sobre la Renta

Texto vigente	Propuesta de modificación
<p>Artículo 93. No se pagará el impuesto sobre la renta por la obtención de los siguientes ingresos:</p> <p>I. – XXIX. ...</p>	<p>Artículo 93. No se pagará el impuesto sobre la renta por la obtención de los siguientes ingresos:</p> <p>I. – XXIX. ...</p> <p>XXX. Las remesas de familiares en línea directa y hasta segundo grado.</p>

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

Decreto que adiciona la fracción XXX al artículo 93 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, en materia de remesas

Único. Se adiciona la fracción XXX al artículo 93 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta, para quedar como sigue:

Artículo 93. No se pagará el impuesto sobre la renta por la obtención de los siguientes ingresos:

I. a XXIX. ...

XXX. Las remesas de familiares en línea directa y hasta segundo grado.

...

...

...

...

...

...

Transitorio

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

Notas

1 ¿Se pagan impuestos en México por las remesas de Estados Unidos? (2022, June 21) CNN en Español.

2 Schuettler, K. (2017, April 4). Por qué imponer un gravamen a las remesas es una mala idea. World Bank blogs.

3 Ley del Impuesto sobre la Renta

4 Siller, G. (2023, December 1). Las remesas enviadas a México alcanzan un récord histórico con 5 mil 812 millones de dólares en octubre.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 24 de abril de 2024.

Diputada Paulina Aguado Romero (rúbrica)

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

Diputados: Jorge Romero Herrera, presidente; Moisés Ignacio Mier Velasco, MORENA; Rubén Ignacio Moreira Valdez, PRI; Carlos Alberto Puente Salas, PVEM; Alberto Anaya Gutiérrez, PT; Braulio López Ochoa Mijares, MOVIMIENTO CIUDADANO; Francisco Javier Huacus Esquivel, PRD.

Mesa Directiva

Diputados: Marcela Guerra Castillo, presidenta; vicepresidentes, Karla Yuritzi Almazán Burgos, MORENA; Joanna Alejandra Felipe Torres, PAN; Blanca María del Socorro Alcalá Ruiz, PRI; secretarios, Brenda Espinoza López, MORENA; Diana Estefanía Gutiérrez Valtierra, PAN; Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel, PRI; Nayeli Arlen Fernández Cruz, PVEM; Pedro Vázquez González, PT; Vania Roxana Ávila García, MOVIMIENTO CIUDADANO; Karina Isabel Garivo Sánchez, 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/>