

## CONTENIDO

### Proposiciones

- 2 Con punto de acuerdo, para exhortar a la SICT a revisar y, en su caso, implementar nuevas tecnologías complementarias a las barreras metálicas en las carreteras, como lo son los amortiguadores de impacto o atenuadores de choque, a cargo del diputado Bernardo Ríos Cheno, del Grupo Parlamentario de Morena
- 6 Con punto de acuerdo, para exhortar a la Cofece, en temas relativos al mercado de publicidad digital, a cargo del diputado Alberto Villa Villegas, del Grupo Parlamentario de Morena
- 8 Con punto de acuerdo, para exhortar a la Conagua a implementar acciones encaminadas a mitigar la sequía en México, a cargo del diputado Bruno Blancas Mercado, del Grupo Parlamentario de Morena

## Anexo III-1

**Martes 20 de febrero**

## Proposiciones

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A LA SICT A REVISAR Y, EN SU CASO, IMPLEMENTAR NUEVAS TECNOLOGÍAS COMPLEMENTARIAS A LAS BARRERAS METÁLICAS EN LAS CARRETERAS, COMO LO SON LOS AMORTIGUADORES DE IMPACTO O ATENUADORES DE CHOQUE, A CARGO DEL DIPUTADO BERNARDO RÍOS CHENO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito Bernardo Ríos Cheno, diputado por el distrito 4, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, de conformidad con lo establecido por los artículos 6, numeral 1, fracción I y 79, numeral 2, fracción III del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a escrutinio de esta asamblea la proposición con punto de acuerdo de urgente u obvia resolución al tenor de las siguientes

### Consideraciones

La Secretaría de Salud, del Gobierno de México, señaló: En México, en 2020 fallecieron 13 mil 630 personas por lesiones a causa de siniestros viales. Con ello, se calcula una tasa de 11 muertes por cada 100 mil habitantes, lo que representa una disminución del 18.9% en comparación con 2015<sup>1</sup>.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes<sup>2</sup>, el 20 de noviembre de 2022, en el marco del Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) realizó un llamado para construir un país más seguro y crear consciencia en el número de siniestros a consecuencia de los accidentes viales, toda vez que estimó que, durante 2021 tan solo en las carreteras federales libres de peaje se registraron 15 mil 20 colisiones que dejaron un saldo de 3 mil 298 personas fallecidas en el lugar del siniestro y 8 mil 217 lesionados

De 2020 a 2021, las muertes debido a accidentes de tránsito incrementaron 14.7%, según los datos del Sistema Nacional de Seguridad Pública (SESNSP). Señaló que, en el primer cuatrimestre de 2021, ya han fallecido 5,322 personas debido a accidentes de tránsito en estas vías, una cifra alarmante y la más alta registrada en el mismo período desde que el Sistema Na-

cional de Seguridad Pública (SESNSP) comenzó a recopilar datos en 2015.

De acuerdo a la Norma Oficial Mexicana NOM-037-SCT2-2012, Barreras de protección en carreteras y vialidades urbanas<sup>3</sup>, es necesario “establecer los criterios generales que han de atenderse para el diseño y colocación de barreras de protección en las carreteras y vialidades urbanas de jurisdicción federal, estatal y municipal, así como la designación, definición y utilización de los diversos elementos que las conforman, con el propósito de que provean de seguridad a los usuarios, tanto del autotransporte federal como público en general, para que transiten en forma segura por las carreteras y vialidades urbanas que tengan tramos con curvas horizontales, terraplenes altos u obstáculos adyacentes a la corona de la carretera o al arroyo vial, donde exista el riesgo de que ocurran accidentes cuando, por condiciones meteorológicas, por fallas mecánicas o por errores de los conductores, los vehículos pudieran salirse del camino incontroladamente”.

En razón de los altos índices de accidentes en carreteras federales, se han establecido diversas acciones que tiene como fin, el establecer parámetros de seguridad, como es el caso de las **barreras metálicas de contención** en las carreteras, cuya finalidad debería ser la de salvar vidas, sin embargo, por diversos factores como el exceso de velocidad, la imprudencia de los conductores y el uso de teléfonos celulares, pareciera que lejos de ser una factor de seguridad, es un arma que quita vidas.

Un ejemplo de entre cientos, fue el accidente del pasado 2 de enero, en el cual perdieron la vida la Notaria Pública Karla Eugenia Gamboa Burgos y su hijo de 21 años de edad, Esteban González Gamboa, registrado en el kilómetro 168 de la autopista Mérida-Cancún, en el cual, una barrera metálica de la carretera se incrustó y atravesó una camioneta familiar cuando chocó con el obstáculo de metal.

Otro ejemplo, es el acontecido el 15 de noviembre de 2023, en la carretera Guaymas-Hermosillo, donde el conductor de un automóvil de nombre Néstor Israel, murió de manera instantánea al quedar prensado, luego de un fuerte impacto contra la barrera de protección de la carretera Internacional México 15, donde además resultó gravemente lesionado su acompañante,

Cuatro tramos carreteros entre Agua Prieta-Janos, Ímuris-Cananea y Santa Ana-Nogales están identificados en Sonora como los de mayor incidencia de accidentes en el Estado en este año, señaló el encargado de despacho en la Coordinación Estatal de Protección Civil.

El también director de Protección Civil, Armando Castañeda Sánchez, mencionó que los kilómetros 78 en el Puerto de San Luis y el 130 a la altura de la curva La Herradura, entre Agua Prieta y Janos, así como en la carretera Ímuris-Cananea y entre Santa Ana-Nogales la curva de Quijano, son los puntos más críticos en el tema de accidentes.

En ese sentido, la Secretaría de Salud (SSA) del Gobierno de Sonora, señaló<sup>4</sup>: que el 75 por ciento de los accidentes ocurren por factores humanos, la prevención es fundamental para evitar sucesos fatales, de acuerdo al Consejo Estatal para la Prevención de Accidentes (Coepra), para que no ocurran este tipo de sucesos hay que evitar los distractores al ir conduciendo, como el uso del celular para llamar o mensajear, ir conduciendo, ingiriendo bebidas, maquillarse, entre otros.

Es importante señalar que en la mayoría de las carreteras federales se han instalado barreras metálicas de una, dos o tres ondas que resultan ser mortales, pues debido a la forma en que se encuentran instaladas y ante la velocidad de los automóviles, estas resultan ser como un cuchillo que atraviesa una barra de mantequilla.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, mediante publicación en el Diario Oficial de la Federación, dio a conocer la actualización de la NOM-037-SCT2-2020, entrando en vigor el 19 de mayo del 2021, en la que se establecen los criterios generales que se deben considerar para el diseño y colocación de barreras de protección<sup>5</sup>.

En dicha norma se estableció como objetivo, establecer los criterios generales que han de considerarse para el diseño y colocación de barreras de protección en las carreteras y vialidades urbanas de jurisdicción federal, estatal y municipal, así como establecer la designación, definición y utilización de los diversos elementos que conforman dichas barreras. En el Párrafo 4.2. se definen y designan los diferentes tipos de barreras y en el Párrafo 5.2. se establecen los criterios para su utilización.

De acuerdo al Anuario estadístico de colisiones en carreteras federales 2021<sup>6</sup>, dicha “investigación fue realizada en la Coordinación de Seguridad y Operación del Transporte del Instituto Mexicano del Transporte, por la M.C. Ana Cecilia Cuevas Colunga, la M.I. María Cadengo Ramírez, el Ing. Manuel Eduardo Silva Rivera y el Dr. Alberto Mendoza Díaz. En este documento se presentan las estadísticas más relevantes de los hechos de tránsito registrados en la red carretera vigilada por la Guardia Nacional (GN) durante 2021. El universo de análisis queda conformado por 15,020 colisiones que dejaron un saldo de 3,298 personas fallecidas en el lugar del siniestro y 8,217 lesionados; los daños materiales ascienden a 1,636.8 millones de pesos. La movilidad en la red analizada, de casi 50 mil km de longitud, se cuantificó en 152.7 mil millones de vehículos-kilómetro”.

En ese sentido, en el Anuario estadístico de colisiones en carreteras federales, 2022<sup>7</sup>, se menciona que “debido a la reestructuración que ha estado experimentando la Guardia Nacional se detectaron inconsistencias en la base de datos, mismas que limitaron los alcances de algunos análisis. El universo de datos para el análisis queda conformado por 14,067 colisiones Anuario estadístico de colisiones en carreteras federales, 2022 2 que dejaron un saldo de 2,420 personas fallecidas en el lugar del siniestro y 7,247 lesionados; los daños materiales ascienden a 2,024 millones de pesos. La movilidad en la red analizada, de casi 50 mil km de longitud, se cuantificó en 165.9 mil millones de vehículos-kilómetro”.

Por ello, se considera que la Secretaría de Comunicaciones y Transporte debe poner especial atención y vigilar que los constructores realicen estudios de ingeniería vehicular para colocar dichas barreras metálicas de contención y en su caso, fijar en la punta de la barra de metal amortiguadores de impacto, tal como marca la NOM 037 y con ello, garantizar que dichas medidas cumplan con la finalidad para la que fueron colocadas y permitan salvar vidas.

El 19 de mayo de 2021, se publicó un documento en internet, cuyo título es “Un punto negro menos en nuestras carreteras: diferencias entre terminales y atenuadores de impacto”<sup>8</sup>, cuyo contenido señala:

“En torno al 40% de las muertes en las carreteras se deben a salidas de vía. Una manera efectiva de re-

ducir este porcentaje tan alarmante es la instalación de **sistemas de contención**. También conocidos como barreras de contención, se trata de dispositivos ubicados al margen o en la mediana de la calzada, y que persiguen mitigar las consecuencias de los accidentes cuando éstos se producen. Impiden caídas por pendientes acentuadas, impactos con obstáculos o la invasión de otras vías de circulación. Al producirse la salida de la vía, el vehículo impacta contra el sistema de contención, que lo debe reconducir al carril consiguiendo una reducción en el número de accidentes graves.”

Lo que resalta de esta publicación, es la propuesta de las “*terminales de impacto para carreteras, también llamados terminales de bionda o terminales de barreras de seguridad, son sistemas de contención que se colocan en los extremos de las biondas en las carreteras. Estos dispositivos tienen gran capacidad de deformación para absorber la energía del impacto del vehículo, y de este modo hacer que el choque no tenga consecuencias tan graves*”<sup>9</sup>.



En dicha publicación se habla de los “Amortiguadores de impacto o atenuadores de choque”, siendo estos:

Un **amortiguador de choque** es un sistema de contención algo más complejo. Compuesto por un mayor número de componentes que el terminal de impacto, le otorga mayor capacidad de deformación para absorber energía y frenar un impacto. Dichos dispositivos son capaces de **evitar hasta el 80% de las muertes** en carretera por choque frontal. Desde 1989, se empezaron a implantar en España, la instalación de los atenuadores de impacto esté totalmente normalizada, a diferencia de los terminales que están empezando a consolidarse en los últimos años.

De igual forma se habla de “atenuador de choque” o **amortiguador de impacto** presenta una estructura compleja, a modo de mecano, apoyada en la base por un muro de hormigón, y formada por “paneles de acero telescópicos” que, cuando se produce el impacto, se introducen unos en otros produciendo que la mayor parte de la energía del choque sea absorbida de una manera controlada. De esta manera, por un lado, se minimiza la devolución de energía al vehículo, el cual se deforma mucho menos que en el escenario de impacto contra un muro rígido sin capacidad de deformación. Por otro lado, se impide la redirección del vehículo a la vía, mitigando las consecuencias de implicar a otros vehículos.

Como se señaló anteriormente, existe una norma mexicana NOM-037-SCT2-2012, en la que, se establecen las condiciones de seguridad, para que, en caso de accidentes, derivados de condiciones meteorológicas, por fallas mecánicas o por errores de los conductores, en donde algún auto pueda perder el control, ocasionando accidentes que ponen en riesgo la vida de sus pasajeros y de otras personas, así como la integridad de las estructuras que pudieran existir en la orilla del camino. En ese sentido, y para evitar pérdidas de vidas, es que se instalan barreras de protección, con la finalidad de que los vehículos no se salgan del camino.

En la norma NOM-037-SCT2-2012, se establecen secciones de amortiguamiento que deben de ser implementados en la mayoría de carreteras federales y estatales del país, conforme se muestra en la figura 27, del numeral 7.1.2.1. de la multicitada norma, debiendo precisar que, en la figura 26 que a continuación se muestra, no resulta ser suficiente para detener un vehí-

culo y por el contrario ha generado la muerte de muchas personas pues al impactarse conforme la figura 26, el auto es partido en dos al igual que sus ocupantes

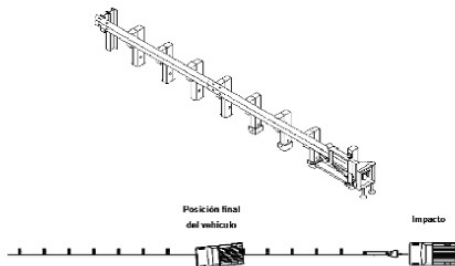


FIGURA 26.- Sección de amortiguamiento redireccionable- no traspasable (OD-4.4.1/RNT) en barrera de orilla de corona paralela al arroyo vial (OD-4.1.1 y OD-4.1.2)

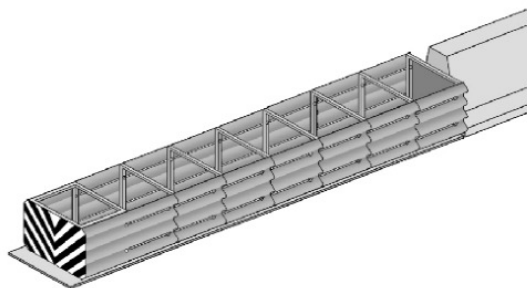


FIGURA 27.- Sección de amortiguamiento redireccionable- no traspasable (OD-4.4.1/RNT) en barrera separadora de sentidos de circulación (OD-4.2.3)

Es importante señalar, que las barreras metálicas, están diseñadas para cumplir con funciones diversas, entre ellas las de contención, para ello, en la norma oficial NOM-037-SCT2-2012, se señalan las especificaciones y criterios que se toman en cuenta para colocarlas, sin embargo, hay factores que los superan.

Las barreras metálicas, se deben considerar como protecciones de seguridad, que se emplean en carreteras, puentes y autopistas, se caracterizan por postes metálicos, separadores, tornillos y terminales, en muchos de los casos, sí representa una forma de reducción de accidentes y no ocupan mucho espacio.

Como puede observarse existen alternativas que se pueden emplear en la carreteras federales que permiten salvar vidas, no obstante, también debe existir una adecuada educación vial por parte de los usuarios para respetar señalamientos y límites de velocidad.

Ante el aumento de la movilidad y de accidentes en las carreteras federales y estatales en México, es necesario implementar nuevas y mejores condiciones viales

que garanticen un tránsito con mayor seguridad, es decir, se requiere la implementación de productos viales que cumplan verdaderamente con los estándares de calidad establecidos para la seguridad y protección de los usuarios.

En ese sentido, se debe exhortar a la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT), para que revise y en su caso implemente nuevas tecnologías complementarias a las Barreras metálicas en las carreteras, en base a estudios de ingeniería vehicular para colocar las barreras metálicas de contención y en su caso, fijar en la punta de la barra de metal amortiguadores de impacto o atenuadores de choque que realmente permitan salvar vidas.

Por lo anterior, someto a consideración de las y los legisladores que integran el pleno de la Cámara de Diputados el siguiente

### Punto de Acuerdo

**Único.** La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta de manera respetuosa a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, para que revise y en su caso implemente nuevas tecnologías complementarias a las Barreras metálicas en las carreteras, como son los amortiguadores de impacto o atenuadores de choque.

### Notas:

1. <https://www.gob.mx/salud/documentos/informe-sobre-la-situacion-de-la-seguridad-vial-mexico-2021-331817?state=published>
2. <https://www.gob.mx/sct/prensa/fortalece-sict-acciones-de-seguridad-vial-para-reducir-accidentes-en-carreteras-del-pais>
3. [https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5268211&fecha=14/09/2012#gsc.tab=0](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5268211&fecha=14/09/2012#gsc.tab=0)
4. <https://m.sonora.gob.mx/index.php/gobierno/acciones/dependencias/son-prevenibles-los-accidentes-en-carretera-salud-sonora>
5. Barreras\_de\_preteccion\_en\_carreteras\_y\_vialidades\_urbanas\_NOM-037-SCT2-2012.pdf (www.gob.mx)
6. [https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/EST\\_Accidentes\\_CF/DT\\_85\\_Anuario\\_2021\\_v3.pdf](https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/EST_Accidentes_CF/DT_85_Anuario_2021_v3.pdf)

7. [https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/EST\\_Accidentes\\_CF/Anuario\\_Estadistico\\_de\\_Accidentes\\_en\\_Carreteras\\_Federales\\_2022.pdf](https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/EST_Accidentes_CF/Anuario_Estadistico_de_Accidentes_en_Carreteras_Federales_2022.pdf)

8. <https://metalesa.com/un-punto-negro-menos-en-nuestras-carreteras-diferencias-entre-terminales-y-atenuadores-de-choque/>

9. Ídem

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 20 de febrero de 2024.

Diputado Bernardo Ríos Cheno (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A LA COFECE, EN TEMAS RELATIVOS AL MERCADO DE PUBLICIDAD DIGITAL, A CARGO DEL DIPUTADO ALBERTO VILLA VILLEGAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El que suscribe, **Alberto Villa Villegas**, diputado del Grupo Parlamentario Morena en la LXV Legislatura del H. Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 6, numeral 1, fracción I; 79, numeral 2, fracción II del Reglamento de la Cámara de Diputados, presento ante esta soberanía, la siguiente proposición con punto de acuerdo, al tenor de las siguientes

### Consideraciones

El 24 de agosto de 2020, la Autoridad Investigadora de la Comisión Federal de Competencia Económica publicó en el Diario Oficial de la Federación el “AVISO mediante el cual la autoridad investigadora de la Comisión Federal de Competencia Económica informa del inicio de la investigación de oficio identificada con el número de expediente IO-003-2020 por la posible

realización de prácticas monopólicas relativas en el mercado de servicios de publicidad digital y servicios relacionados”.

Pocos meses después, en octubre de 2020, la División Antimonopolios del Departamento de Justicia de los Estados Unidos interpuso una demanda en contra de Google ante un juzgado en aquel país<sup>1</sup> con el propósito de detener las ilegales políticas anticompetitivas y excluyentes en los mercados de “búsqueda” (motores de búsqueda) y de publicidad en búsquedas, así como para remediar los daños a la competencia.

Es de destacar que el Departamento de Justicia de los EUA, argumentó que esas prácticas anticompetitivas habían ocasionado un daño sobre la competencia y también sobre los consumidores. De manera particular, señaló que, al suprimir la competencia en el mercado de publicidad, Google tiene el poder para cobrar a los anunciantes más de lo que podría cobrarles en un mercado en competencia, así como el poder para reducir la calidad de los servicios que les presta.

Por otro lado, en enero de 2023, nuevamente el Departamento de Justicia de los Estados Unidos de América, junto con los fiscales generales de ocho diferentes estados interpuso una nueva demanda antimonopolio en contra de Google por monopolizar múltiples productos tecnológicos para publicidad digital<sup>2</sup>. La acusación señala que esa plataforma tecnológica controla las herramientas tecnológicas que cualquier sitio de internet necesita para vender anuncios o publicidad y controla la herramienta de publicidad dominante que ayuda a millones de anunciantes, pequeños y grandes, a comprar inventarios de publicidad.

De hecho, de acuerdo con reportes del periódico The Wall Street Journal, el juez que tendrá a su cargo el juicio en el que se desahogará la demanda del Departamento de Justicia contra Google, habría comunicado a ambas partes que estén atentas, porque tiene previsto iniciar el juicio hacia marzo de 2024<sup>3</sup>.

En junio de 2021, la Comisión Europea, máximo órgano de la Unión Europea (UE), anunció que había iniciado un procedimiento de investigación, también en contra de Google, para determinar si esta plataforma tecnológica había violado las reglas de competencia de la Unión Europea al favorecer sus propios servicios de tecnologías para el despliegue de publicidad

en línea, en detrimento de competidores, anunciantes y editores en línea<sup>4</sup>.

Prácticamente dos años después, el 14 de junio de 2023, la misma autoridad comunicó a Google sus hallazgos preliminares que advierten que esa empresa violó las reglas antimonopolio de la Unión Europea al distorsionar la competencia en el mercado de publicidad digital<sup>5</sup>. Al comunicar esto, la Comisión Europea argumentó que un remedio conductual es altamente probable que carezca de efectividad para prevenir el riesgo de que Google continúe con las conductas que la orillan a auto-preferir sus propios recursos o herramientas en la venta y compra de publicidad, ambos extremos en los que mantiene una posición dominante.

Por ello, la Comisión dio a conocer que su posición preliminar es que, solo una obligación para que Google desinvierta o se desprenda de parte de su línea de negocio del mercado de la publicidad digital atajaría los problemas de competencia.

Una investigación motivada por las mismas preocupaciones fue abierta por la autoridad encargada de promover la competencia en el Reino Unido, la Autoridad de Competencia y Mercados, que el 25 de mayo de 2022 hizo el anuncio del inicio de una investigación sobre el mismo tipo de prácticas anticompetitivas<sup>6</sup>.

Esos solo cuatro ejemplos de procedimientos en curso contra el mismo jugador, un agente económico con un enorme poder económico que podría no haber resistido la tentación de desplazar a competidores, por las ventajas que tiene al controlar de manera creciente recursos, herramientas y tecnologías clave para una operación eficaz en el mercado de publicidad digital.

En el caso de la investigación iniciada por la COFECE en México, cabe señalar que, en junio de este año, la Autoridad Investigadora de ese órgano autónomo emitió un acuerdo de conclusión de dicho procedimiento. Posteriormente, el 8 de noviembre, esa comisión dio a conocer mediante un comunicado que “emplazó a una empresa que presumiblemente abusó de su posición dominante de mercado para realizar conductas probablemente anticompetitivas de ventas atadas o empaquetamientos en el mercado de servicios de publicidad digital y servicios relacionados. Estas conductas, conocidas como prácticas monopólicas relativas y sancionables de acuerdo con la Ley Federal de Compe-

tencia Económica, fueron imputadas en el Dictamen de probable Responsabilidad emitido por la Autoridad Investigadora de la COFECE (expediente IO-003-2020)”.

Con relación a los plazos previstos en el marco legal de nuestro país, resulta oportuno señalar que todas las etapas previstas en un procedimiento seguido en forma de juicio suman 150 días hábiles, que es el plazo razonable al término del cual COFECE debería estar en condiciones de resolver en definitiva el expediente sobre las presuntas prácticas anticompetitivas de Google.

De acuerdo a diversos reportes en medios de nuestro país, se sabe de manera preliminar que la empresa emplazada es Google. Así lo reportó el periódico El Economista en la nota periodística “COFECE inicia juicio antimonopolio contra Google en México”, firmada por José Soto Galindo, publicada en la edición impresa del 15 de noviembre pasado<sup>7</sup>.

De ahí que, dado que ha trascendido que la empresa que COFECE identificó como la probable responsable de abusar de su posición dominante en el mercado de publicidad digital es Google, resulta pertinente exhortar a la autoridad cuyo mandato es promover la competencia en nuestro país, la Comisión Federal de Competencia Económica, para que en la medida de lo posible, al igual que lo han hecho sus pares en otros países, busque los mecanismos que la legislación le otorga para mejorar la transparencia sobre la investigación que realizó, los hallazgos principales y las medidas que considera ayudarían a eliminar esas prácticas o a inhibirlas completamente, con el propósito de asegurar que el mercado de publicidad digital en México pueda desarrollarse en condiciones de competencia efectiva, en beneficio de anunciantes y consumidores.

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

#### **Punto de Acuerdo**

**Primero.** La honorable Cámara de Diputados exhorta a la Comisión Federal de Competencia Económica para que lleve a cabo sin dilaciones el procedimiento a que se refiere el numeral I del artículo 78 de la Ley Federal

de Competencia Económica con relación al hallazgo de prácticas monopólicas relativas en el mercado de publicidad digital derivado de la investigación citada en la exposición de motivos. Ello, para que la actuación de esa Comisión no se vea entorpecida por posibles estrategias del agente económico emplazado por la presunta conducta identificada, y para que busque mejorar la transparencia sobre ese expediente y en general sobre casos similares, en beneficio de la sociedad.

**Segundo.** La honorable Cámara de Diputados exhorta a la Comisión Federal de Competencia Económica para que en el desahogo del procedimiento señalado en el Resolutivo Primero se allegue elementos sobre las prácticas anticompetitivas que las autoridades de diversos países han detectado en el mercado de publicidad digital, para determinar si se trata del mismo agente económico involucrado en los casos o expedientes abiertos en esos países, y si en su caso, se trata de prácticas anticompetitivas similares a las detectadas en el mercado mexicano.

**Tercero.** La honorable Cámara de Diputados exhorta a la Comisión Federal de Competencia Económica para que una vez que concluya el procedimiento seguido en forma de juicio al que se refiere el Resolutivo Primero publique un reporte sobre la cuantificación estimada del daño a la economía mexicana y al bienestar de los consumidores de nuestro país como consecuencia del abuso del poder dominante de mercado de la empresa emplazada en el procedimiento citado en la exposición de motivos, que habría recurrido al uso de prácticas anticompetitivas.

#### Notas:

1. <https://www.justice.gov/opa/pr/justice-department-sues-monopolist-google-violating-antitrust-laws>
2. <https://www.justice.gov/opa/pr/justice-department-sues-google-monopolizing-digital-advertising-technologies>
3. <https://www.wsj.com/tech/big-tech-braces-for-wave-of-antitrust-rulings-in-2024-860f0149>
4. [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/ip\\_21\\_3143](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/ip_21_3143)
5. [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/ip\\_23\\_3207](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/ip_23_3207)

6. <https://www.gov.uk/government/news/google-probed-over-potential-abuse-of-dominance-in-ad-tech>

7. <https://www.eleconomista.com.mx/Cofece-inicia-juicio-anti-monopolio-contra-Google-Mexico-vy202311140007.html>

Palacio Legislativo de San Lázaro,  
a 20 de febrero de 2024.

Diputado Alberto Villa Villegas (rúbrica)

CON PUNTO DE ACUERDO, PARA EXHORTAR A LA CONAGUA A IMPLEMENTAR ACCIONES ENCAMINADAS A MITIGAR LA SEQUÍA EN MÉXICO, A CARGO DEL DIPUTADO BRUNO BLANCAS MERCADO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El que suscribe, Bruno Blancas Mercado, diputado integrante del Grupo Parlamentario de Morena, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I, y 79, numeral 2, fracción II, del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración de esta Honorable asamblea la proposición con punto de acuerdo, por el cual la H. Cámara de Diputados exhorta respetuosamente al Titular de la Comisión Nacional del Agua para que implemente acciones encaminadas a mitigar la sequía en México.

#### Consideraciones

El artículo 4o constitucional señala como un derecho humano el acceso, disposición y saneamiento de agua para consumo personal y doméstico en forma suficiente, salubre, aceptable y asequible.

El numeral del ordenamiento en cita, establece como obligación del Estado el de garantizar ese derecho, igualmente indica que la ley definirá las bases, apoyos y modalidades para el acceso y uso equitativo y sustentable de los recursos hídricos, estableciendo la participación de la Federación, las entidades federativas y



los municipios, así como la participación de la ciudadanía para la consecución de dichos fines.

El problema del agua no es privativo de nuestro país sino a nivel mundial. México es un país vulnerable a sequías con 52% de su territorio ubicado en clima árido o semiárido. En total, 14 estados se encuentran en estas regiones. Aunque las sequías son fenómenos recurrentes, durante la última década éstas han ido en aumento en frecuencia, intensidad y duración. En 2021 se registraron 8,491 sequías, de las cuales 71% fueron severas, 26% fueron extremas -con pérdidas mayores en cultivos, y riesgo de incendios forestales- y 3% fueron sequías excepcionales, es decir con escasez total de agua en embalses, arroyos y pozos.<sup>1</sup>

La degradación de la calidad del agua contribuye a la escasez de este recurso. Este es un aspecto importante en el manejo de los recursos hídricos, el cual ha sido tratado con negligencia. La mala calidad del agua tiene múltiples consecuencias para la salud y el medio ambiente, que vuelven al recurso no apto para su uso, dando como resultado la reducción en la disponibilidad de recursos hídricos. En efecto, la contaminación del agua ha devenido en una de las grandes amenazas para la disponibilidad y reúso del agua dulce. La acelerada urbanización, el incremento en las actividades agrícolas, el uso de fertilizantes y plaguicidas, la degradación del suelo, las altas concentraciones de población y la deficiente eliminación de desechos afectan la disponibilidad de los recursos de agua dulce.<sup>2</sup>

El cambio climático, la contaminación, la falta de inversión en infraestructura, el crecimiento poblacional, la poca concientización en el uso del agua, son solo algunos de los factores que han contribuido a la situación de falta de agua impactando de manera especial en el consumo humano, el sector agrícola, Industrial, hasta económico.

La escasez de agua tiene un impacto directo en la salud de la población. Sin acceso a agua potable, las personas están expuestas a enfermedades como el cólera, la hepatitis y la fiebre tifoidea. Además, la falta de agua afecta la higiene personal, lo que puede aumentar el riesgo de enfermedades respiratorias y cutáneas.

La agricultura es uno de los sectores más afectados por la escasez de agua en México. En muchas regiones del país, los agricultores dependen exclusivamente del

agua de lluvia para regar sus cultivos. La falta de lluvias y la disminución del agua en los ríos y acuíferos han llevado a una disminución en la producción agrícola y a una pérdida económica para los agricultores.

La escasez de agua también tiene un impacto en la economía del país. La falta de agua puede limitar la producción industrial, la generación de energía eléctrica y el turismo, lo que puede disminuir el crecimiento económico. Además, la escasez de agua puede aumentar el costo de vida para la población, ya que el agua se vuelve más cara y difícil de conseguir.<sup>3</sup>

En ese sentido, ante la problemática de la falta de agua se hace necesario que la Comisión Nacional el Agua implemente acciones encaminadas a mitigar la sequía en nuestro país, para que los mexicanos podamos gozar del vital líquido consagrado en la constitución como un derecho humano, puesto que se pronostica para el presente año una sequía considerable mayor a la ocurrida en el 2011, afectando a todo el país, pero especialmente a la población más vulnerable.

Por lo anteriormente expuesto, se somete a consideración del pleno de esta Honorable asamblea la siguiente proposición con

### Punto de Acuerdo

**Único:** La Honorable Cámara de Diputados, exhorta respetuosamente al Titular de la Comisión Nacional del Agua para que implemente acciones encaminadas a mitigar la sequía en México.

#### Notas:

1. DIAGNÓSTICO IMCO. Situación del agua en México
2. UNESCO Abordar la escasez y la calidad del agua
3. El impacto de la escasez de agua en México 2023.

Palacio legislativo de San Lázaro,  
a 20 de febrero del 2024

Diputado Bruno Blancas Mercado (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; Jorge Álvarez Máynez, 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; Jessica María Guadalupe Ortega de la Cruz, MOVIMIENTO CIUDADANO; Olga Luz Espinosa Morales, 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/>