



LXII LEGISLATURA  
CÁMARA DE DIPUTADOS

# Diario de los Debates

ORGANO OFICIAL DE LA CAMARA DE DIPUTADOS  
DEL CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Poder Legislativo Federal, LXII Legislatura

Correspondiente al Segundo Periodo de Sesiones Ordinarias del Primer Año de Ejercicio

Director General de Crónica y Gaceta Parlamentaria Gilberto Becerril Olivares	Presidente  Diputado Francisco Agustín Arroyo Vieyra	Director del Diario de los Debates Jesús Norberto Reyes Ayala
Año I	México, DF, jueves 21 de febrero de 2013	Sesión No. 7 Anexo

## SUMARIO

### INICIATIVAS Y PROPOSICIONES

Comunicación de la Presidencia de la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados, por la que informa el turno que le corresponde a las iniciativas con proyecto de decreto y a las proposiciones con punto de acuerdo registradas en el orden del día del jueves 21 de febrero de 2013, de conformidad con el artículo 100, numeral 1, y 102, numeral 3, del Reglamento de la Cámara de Diputados. . . . .

5

### LEY GENERAL DE CULTURA FISICA Y DEPORTE

Del diputado José Angelino Caamal Mena, iniciativa con proyecto de decreto que reforma el artículo 2o. de la Ley General de Cultura Física y Deporte, para que los deportistas con algún tipo de discapacidad no sean objeto de discriminación alguna. Se turna a la Comisión de Deporte, para dictamen. . . . .

6

### LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

De la diputada María del Rocío Corona Nakamura, iniciativa con proyecto de decreto que reforma y adiciona los artículos 17, 35, 36, 50 A, 50 B, 50 C y 50 E de

la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Se turna a la Comisión de Transportes, para dictamen. . . . .	9
DISCRIMINACION	
De la diputada Aurora Denisse Ugalde Alegría, proposición con punto de acuerdo que exhorta a los congresos estatales, para que emprendan las acciones legislativas necesarias a fin de armonizar su legislación y su normatividad penal, de conformidad con lo señalado en la Ley Federal para prevenir y eliminar la Discriminación, en el Código Penal Federal, así como en los ordenamientos internacionales sobre el tema. Se turna a la Comisión de Derechos Humanos, para dictamen. . . .	14
ESTADO DE COAHUILA	
Del diputado José Guillermo Anaya Llamas, proposición con punto de acuerdo que exhorta a la Procuraduría General de la República y a la Procuraduría General de Justicia del estado de Coahuila, para que soliciten a las autoridades del Departamento de Justicia de los Estados Unidos de América, que les sean entregados los más de 2 millones de dólares que le fueron detectados en una cuenta bancaria de las Islas Bermudas a Javier Villarreal, ex titular del Servicio de Administración Tributaria de Coahuila. Se turna a la Comisión de Relaciones Exteriores, para dictamen. . . . .	17
PETROLEOS MEXICANOS	
Del diputado Carol Antonio Altamirano, proposición con punto de acuerdo que exhorta a Petróleos Mexicanos, para que intensifique las acciones implementadas para prevenir y controlar el robo de combustible en el poliducto de 16 pulgadas Minatitlán-Salina Cruz, a fin de evitar un accidente que ponga en peligro la vida de los ciudadanos. Se turna a la Comisión de Energía, para dictamen. . . . .	18
DISTRITO FEDERAL	
Del diputado René Ricardo Fujiwara Montelongo, proposición con punto de acuerdo que exhorta a diversas autoridades del gobierno del Distrito Federal para que generen las medidas de infraestructura y garanticen el cumplimiento de las leyes y reglamentos que permitan a los ciudadanos transitar, caminar y montar en bicicleta con seguridad, así como para mejorar la calidad del transporte público y el acceso al mismo. Se turna a la Comisión de Distrito Federal, para dictamen. . .	20
FOCOS AHORRADORES	
Del diputado Julio César Flemate Ramírez, proposición con punto de acuerdo que exhorta a la Secretaría de Energía, y a la Comisión Federal de Electricidad, para que implementen una campaña nacional respecto de la disposición final de focos ahorradores; asimismo, se solicita a la Secretaría de Economía, expida una NOM que regule la disposición final de dichos focos. Se turna a la Comisión de Energía, para dictamen. . . . .	22

MEXICO - ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

Del diputado Fernando Zárate Salgado, proposición con punto de acuerdo que exhorta a la Secretaría de Gobernación y a la Secretaría de Relaciones Exteriores, para que hagan publica la información relativa a las negociaciones con el gobierno de los Estados Unidos de América, sobre niños expatriados. Se turna a la Comisión de Asuntos Migratorios, para dictamen. . . . . 23

EXPERIENCIA EDUCATIVA

Del diputado Fernando Zárate Salgado, proposición con punto de acuerdo que exhorta a la Secretaría de Educación Pública, a la Secretaría de Relaciones y a los gobiernos estatales, para que se fortalezca la atención educativa a las niñas, niños y adolescentes de familias mexicanas con experiencia educativa en el extranjero. Se turna a las Comisiones Unidas de Educación Pública y Servicios Educativos y de Relaciones Exteriores, para dictamen.. . . . 24

DIPUTADOS QUE PARTICIPARON EN ANEXO. . . . . 26



---

\* INICIATIVAS Y PROPOSICIONES

---

«Comunicación de la Presidencia de la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados, por la que informa el turno que le corresponde a las iniciativas con proyecto de decreto y a las proposiciones con punto de acuerdo registradas en el orden del día del jueves 21 de febrero de 2013, de conformidad con el artículo 100, numeral 1, y 102, numeral 3, del Reglamento de la Cámara de Diputados

Con fundamento en los artículo 100, numeral 1, y 102, numeral 3, del Reglamento de la Cámara de Diputados, se informa a la honorable Asamblea los turnos dictados a la iniciativas con proyecto de decreto y a las proposiciones con punto de acuerdo, registradas en el orden del día del 21 de febrero de 2013 y que no fueron abordadas.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 21 de febrero de 2013.— Diputado Francisco Arroyo Vieyra (rúbrica), Presidente.»

#### «Iniciativas con proyecto de decreto

1. Que reforma el artículo 2o. de la Ley General de Cultura Física y Deporte, a cargo del diputado José Angelino Caamal Mena, del Grupo Parlamentario Nueva Alianza.

**Turno:** Comisión de Deporte, para dictamen.

2. Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, a cargo de la diputada María del Rocío Corona Nakamura, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.

**Turno:** Comisión de Transportes, para dictamen.

#### Proposiciones con punto de acuerdo

1. Con punto de acuerdo, por el que se exhorta a los congresos estatales, para que emprendan las acciones legislativas necesarias a fin de armonizar su legislación y su normatividad penal, de conformidad con lo señalado en la Ley Federal para prevenir y eliminar la Discriminación, en el Código Penal Federal, así como en los ordenamientos internacionales sobre el tema, a cargo de la diputada Aurora Denisse Ugalde Alegría, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.

\* El anexo corresponde a lo mencionado por la Presidencia, en la página 149 del Diario de los Debates del 21 de febrero de 2013.

**Turno:** Comisión de Derechos Humanos, para dictamen.

2. Con punto de acuerdo, por el que se exhorta a la PGR y a la PGJ del estado de Coahuila, para que soliciten a las autoridades del Departamento de Justicia de los Estados Unidos de América, que les sean entregados los más de 2 millones de dólares que le fueron detectados en una cuenta bancaria de las Islas Bermudas a Javier Villarreal, ex titular del SAT de Coahuila, a cargo del diputado José Guillermo Anaya Llamas, del Grupo Parlamentario Partido Acción Nacional

**Turno:** Comisión de Relaciones Exteriores, para dictamen.

3. Con punto de acuerdo, por el que se exhorta a Pemex, para que intensifique las acciones implementadas para prevenir y controlar el robo de combustible en el poliducto de 16 pulgadas Minatitlán-Salina Cruz, a fin de evitar un accidente que ponga en peligro la vida de los ciudadanos, a cargo del diputado Carol Antonio Altamirano, del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.

**Turno:** Comisión de Energía, para dictamen.

4. Con punto de acuerdo, por el que se exhorta a diversas autoridades del GDF, para que generen las medidas de infraestructura y garanticen el cumplimiento de las leyes y reglamentos que permitan a los ciudadanos transitar, caminar y montar en bicicleta con seguridad, así como para mejorar la calidad del transporte público y el acceso al mismo, a cargo del diputado René Ricardo Fujiwara Montelongo, del Grupo Parlamentario Nueva Alianza.

**Turno:** Comisión del Distrito Federal, para dictamen.

5. Con punto de acuerdo, por el que se exhorta a la Sener y a la CFE, para que implementen una campaña nacional respecto de la disposición final de focos ahorradores; asimismo, se solicita a la SE, expida una NOM que regule la disposición final de dichos focos, a cargo del diputado Julio César Flemate Ramírez, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.

**Turno:** Comisión de Energía, para dictamen.

6. Con punto de acuerdo, por el que se exhorta a la Segob y a la SRE, para que hagan pública la información relativa a las negociaciones con el gobierno de los Estados Unidos

de América, respecto a niños expatriados, a cargo del diputado Fernando Zárate Salgado, del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática

**Turno:** Comisión de Asuntos Migratorios, para dictamen.

7. Con punto de acuerdo, por el que se exhorta a la SEP, a la SRE y a los gobiernos estatales, para que se fortalezca la atención educativa a las niñas, niños y adolescentes de familias mexicanas con experiencia educativa en el extranjero, a cargo del diputado Fernando Zárate Salgado, del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática

**Turno:** Comisiones Unidas de Educación Pública y Servicios Educativos y de Relaciones Exteriores, para dictamen.»

---

## LEY GENERAL DE CULTURA FISICA Y DEPORTE

---

«Iniciativa que reforma el artículo 2o. de la Ley General de Cultura Física y Deporte, a cargo del diputado José Angelino Caamal Mena, del Grupo Parlamentario de Nueva Alianza

### Planteamiento del problema

De conformidad con el artículo 4o. constitucional, toda persona tiene derecho a la cultura física y a la práctica del deporte. Corresponden al Estado su promoción, fomento y estímulo conforme a las leyes en la materia.

En México es notoria la disparidad que se presenta entre los apoyos económicos que se otorgan a los atletas convencionales y los que reciben quienes se inician en esa proyección, o los que padecen alguna discapacidad física.

Es apremiante aplicar una modificación a la Ley General de Cultura Física y Deporte, concretamente a su artículo 2o., con el objetivo de imprimirle claridad y establecer de manera puntual el derecho humano a no ser discriminado por origen étnico, o por preferencias sexuales. Esos conceptos no están inscritos en dicho precepto, o como en el caso del último mencionado se inscribe parcialmente volviéndolo confuso. Como lo expresan los abogados, es una “laguna de la ley”.

En la misma trayectoria, la propuesta de modificación pretende instituir que los programas de desarrollo, en materia de cultura física, implementados por parte de las autoridades deportivas, tiendan a desarrollar armónicamente todas las facultades físicas y mentales, tal y como ya lo establece la Constitución General de la República para el ámbito educativo.

Asimismo, se complementa la fracción XI de la norma invocada, para prohibir a la autoridad deportiva cualquier acto de discriminación en contra de los deportistas con algún tipo de discapacidad, que atente contra su dignidad o anule o menoscabe sus derechos y libertades.

El objetivo es que todos los atletas cuenten con los instrumentos jurídicos para ejercer las acciones procedentes cuando sus garantías fundamentales sean trastocadas por los mandos deportivos.

La iniciativa que se promueve tiene como principal propósito eliminar la opacidad comentada, y empatar al ordenamiento jurídico en cuestión, con lo establecido en el párrafo tercero del artículo 1o. de la carta fundamental, que a la letra señala:

Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, el Estado deberá prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los términos que establezca la ley.

Las adiciones de ningún modo pueden considerarse superfluas, innecesarias, o relativas, al contrario, son sustantivas en atención a lo que implican los derechos humanos cuando no son observados o respetados por la autoridad.

Es del dominio público que la violación de los derechos fundamentales de las personas desencadena todo un sistema de protección de los mismos, porque el quejoso tiene la posibilidad de acudir a los órganos jurisdiccionales nacionales, a través de la interposición del juicio de amparo, o concurrir a las instancias no Jurisdiccionales promoviendo la actuación de la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, y si aún así, el agravio persiste, se cuenta con la opción de acudir a las instancias Internacionales, como la Comisión Interamericana de los Derechos Humanos o, en su caso, someter el litigio a la Corte Interamericana de los De-

rechos Humanos, órganos que, atentos a las reformas constitucionales en materia de derechos humanos de 2011, ejercen jurisdicción sobre el Estado mexicano.

De aprobarse la presente expresión legislativa, se generarán mejores condiciones para los deportistas que se van iniciando en esa empresa; lo cual se haría extensivo para los atletas paralímpicos. Esto permitirá igualdad de circunstancias entre los atletas, así como un trato homogéneo en la asignación de recursos.

Se debe generar conciencia entre la sociedad, a través de los medios de comunicación, autoridades deportivas y políticas públicas; respecto a que los deportista que cuentan con alguna discapacidad, son también seres humanos, y por ende, deben ver satisfechas sus necesidades al igual que un deportista convencional.

Volteemos la mirada a los deportistas paralímpicos, quienes nos han representado dignamente en las justas internacionales poniendo el nombre de México muy en alto. Propongamos mecanismos jurídicos que les sirvan de herramientas de defensa frente a los actos arbitrarios de las autoridades deportivas.

### **Argumentación**

El artículo 4o. de la Ley Federal para prevenir y eliminar la Discriminación prescribe que se entenderá por discriminación toda distinción, exclusión o restricción que basada en el origen étnico o nacional, sexo, edad, discapacidad, condición social o económica, condiciones de salud, embarazo, lengua, religión, opiniones, preferencias sexuales, estado civil o cualquier otra, tenga por efecto impedir o anular el reconocimiento, o el ejercicio, de los derechos y la igualdad real de oportunidades de las personas.

La discriminación es un fenómeno que ocurre en las relaciones que se establecen entre los individuos y en diversos sectores sociales, el cual consiste en actitudes y prácticas de desprecio hacia alguna persona o conjunto de personas a quienes se les valora negativamente, derivando en un estigma social que se traduce en la privación de sus derechos fundamentales y en la falta de oportunidades de desarrollo.

Esas conductas se manifiestan en prejuicios que se han vuelto colectivos, al grado de que la sociedad en su conjunto los reproduce a través de distintas prácticas sociales, y justifica incluso en sus normas e instituciones. La discriminación es por tanto un elemento de exclusión que ali-

menta y agrava la inequidad, divide a la sociedad y fomenta la desigualdad.

Debemos evitar que en la sociedad existan grupos susceptibles de ser víctimas de discriminación, sobre todo cuando se trata de minorías, como son las personas con discapacidad o grupos en situación de vulnerabilidad, como las mujeres, los niños y las personas de la tercera edad.

El daño social, político y económico de dichas prácticas ocasiona no sólo el deterioro de las formas de convivencia al limitar las capacidades y recursos, sino que además, restringe e impide el ejercicio real de los derechos de las personas, y el crecimiento y desarrollo de los seres humanos.

La propuesta de iniciativa permite armonizar el marco jurídico nacional con el internacional, en materia de personas con discapacidad que compiten o participan en las diversas disciplinas deportivas.

El Estado mexicano está obligado a implementar programas, y políticas públicas, así como propuestas legislativas tendentes a erradicar la discriminación que sufren los atletas paralímpicos en el ámbito del deporte, en la accesibilidad a las instalaciones, el patrocinio y el acceso al ejercicio pleno de su actividad deportiva.

También se requiere un trato igualitario en la promoción de la figura de los atletas con discapacidad, para que sean considerados como sujetos de patrocinio por parte de las diversas marcas comerciales en el ramo. Es una realidad que estos atletas son relegados de los beneficios que genera la publicidad, los cuales les pueden ser útiles en su preparación para las justas deportivas. Además, la publicidad les permite que sus logros sean proyectados a escala nacional.

Es urgente eliminar los patrones socioculturales discriminatorios. No debe permitirse la represión y la marginación en el ámbito deportivo.

Por ello buscamos generar las condiciones necesarias para que atletas paralímpicos accedan al sistema nacional de cultura física y deporte, y reciban un trato digno por parte de las autoridades del sector.

En Nueva Alianza reiteramos el compromiso con el deporte y sus actores, e invitamos a esta soberanía a sumar esfuerzos en la búsqueda de soluciones que permitan a los deportistas con algún tipo de discapacidad, la obtención de más glorias y satisfacciones de las que han dado a México.

La negativa a la propuesta representaría no reconocer los esfuerzos desplegados por nuestros conciudadanos en las justas deportivas donde han sido protagonistas. Ya han pasado muchos años sin que este sector que representa un ejemplo de vida, esfuerzo y capacidad, sea reconocido y apoyado debidamente.

El esfuerzo que despliegan es sin duda una prueba más de que la voluntad, el arrojo y la disciplina son elementos que hacen posible la consecución de cualquier meta y la materialización de todo sueño. El país ha obtenido casi 300 medallas desde que comenzó a participar en este tipo de competencias, en 1972. Que queda claro el alto nivel competitivo que siempre han tenido nuestros deportistas paralímpicos y ejemplifica, de manera perfecta, los talentos y alcances de las personas con discapacidad, quienes son también actores centrales en el proceso de cambio que estamos viviendo en el país.

Debemos tener plena conciencia de que las personas con discapacidad aún no cuentan con las oportunidades suficientes para desplegar todo su potencial y realizar sus sueños o su proyecto de vida. Tampoco es posible ignorar los problemas que enfrentan para participar en el progreso de sus estados o regiones, ingresar a los centros de educación superior, conseguir un empleo bien remunerado al término de sus estudios y tener acceso a una vivienda digna.

Los atletas mexicanos paralímpicos son el orgullo del pueblo, pues a pesar de las adversidades que enfrentan por sus circunstancias, desarrollan capacidades y habilidades que son dignas de admiración y reconocimiento por la comunidad en general, en virtud de que implican un sobreesfuerzo, más allá de todo ser humano.

Los primeros Juegos Paralímpicos se realizaron en Roma en 1960. Competieron 400 atletas de 23 países en 8 deportes. Desde los juegos de Seúl en 1988, los de esta categoría se realizan en la misma ciudad que los Olímpicos. En Pekín se rompieron 279 récords mundiales.

Los certámenes deportivos se han convertido en un negocio muy redituable para los medios de información, tanto escritos como electrónicos, en ese sentido, los medios de difusión también ponen su cuota de discriminación, porque es notable la cobertura que se suministra a los Juegos Olímpicos y los Paralímpicos. La diferencia es palpable en jarrarquías de las televisoras mexicanas a cada encuentro de esta naturaleza.

En el Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación, se han presentado quejas y reclamaciones en contra de algunos medios de comunicación masiva por la discriminación dirigida contra los atletas paralímpicos. Esta práctica se presenta comúnmente entre los principales medios de comunicación, lo cual va contra sus derechos humanos, y es una clara violación de la Convención por los Derechos de las Personas con Discapacidad.

La falta de transmisión de los paralímpicos es una omisión de la obligación que tienen los medios de alentar una imagen positiva de las personas con discapacidad y el deporte, adaptado conforme al artículo 30 de la citada convención.

El artículo 8 del citado instrumento internacional indica que “el Estado tiene la obligación de tomar medidas, eliminar los perjuicios y promover una imagen de personas con discapacidad”. Entre estas medidas se encuentra “alentar a todos los órganos de los medios de comunicación a que difundan una imagen de las personas con discapacidad que sea compatible con el propósito de la presente convención”.

Como es del conocimiento público, “los medios de comunicación operan bajo la autorización y vigilancia del Estado y con tal efecto deben promover una imagen conforme a la dignidad humana para cumplir su función social”. Así lo establece el artículo 4o. de la Ley Federal de Radio y Televisión, donde a través de sus transmisiones se afirma la dignidad humana evitando influencias nocivas para la infancia. Es importante señalar que compete a la Secretaría de Gobernación conforme el artículo 10 vigilar que se cumplan los objetivos de esa ley.

La propuesta legislativa es muy sencilla y sus beneficios son de gran relieve, basta con proporcionar a quienes se inician en las lides atléticas y a los que desarrollan capacidades diferentes, un trato igualitario, en lo deportivo, económico, político y social como el que se da a los atletas convencionales.

Tenemos que valorar como sociedad el gran esfuerzo que hacen los paralímpicos. En México, la ciudadanía no suele informarse de las necesidades de los deportistas paralímpicos, al considerar que porque tiene alguna discapacidad física, reciben todo el apoyo para lograr sus objetivos. Muchos otros piensan que no son capaces de lograr algo importante. Un claro ejemplo de ello es lo que ocurre en una paraolimpiada, en la que no se les apoya durante el proce-

so de preparación y tampoco se les da seguimiento pese a que obtengan triunfos.

Es lamentable que en muchas ocasiones los deportistas tengan que adquirir su propio equipo. Un ejemplo son las sillas de ruedas, las cuales rebasan por mucho el costo de los equipos deportivos regulares.

Los mexicanos, antes del inicio de cualquier competencia deportiva de alto talante, tenemos la ilusión de las medallas y depositamos nuestra confianza plenamente en que los deportistas desplieguen su máximo esfuerzo y mejoren sus marcas personales para que representen al país dignamente.

Una de las exigencias del colectivo es el respeto de los derechos humanos, que desempeñan un papel fundamental en la construcción de un estado democrático y de derecho. Consecuentemente, todas las autoridades tienen la obligación de respetar y protegerlos a favor de todos los grupos, en especial a los que se encuentran en situación de vulnerabilidad.

En Nueva Alianza conscientes de la problemática que enfrentan los sectores deportivos más vulnerables, proponemos reformas y adiciones legales que conduzcan a la obtención de beneficios a sus destinatarios, atentos al compromiso contraído con el tejido social. Estamos convencidos de la tesis que indica que el deporte debe ser un vehículo de inclusión social y no motivo de discriminación.

Por las consideraciones expuestas y fundadas, en mi calidad de integrante del Grupo Parlamentario de Nueva Alianza de la LXII Legislatura de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 71.II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 6.1.I, 77.1 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, propongo ante esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de

### **Decreto por el que se reforman las fracciones X y XI del artículo 2o. de la Ley General de Cultura Física y Deporte**

**Artículo Único.** Se reforman las fracciones X y XI del artículo 2o. de la Ley General de Cultura Física y Deporte, para quedar como sigue:

**Artículo 2o.** Esta...

**I. a IX. ...**

**X.** Garantizar a todas las personas sin distinción **de origen étnico**, de género, edad, capacidades diferentes, condición social, **económica y cultural**, religión, opiniones, preferencias **sexuales** o estado civil la igualdad de oportunidades dentro de los programas de desarrollo que en materia de cultura física y deporte se implementen, **mismos que tenderán a desarrollar armónicamente, todas las facultades del ser humano.**

**XI.** Los deportistas con algún tipo de discapacidad no serán objeto de discriminación alguna, **que atente contra su dignidad o anule o menoscabe sus derechos y libertades**, siempre que las actividades por realizar no pongan en peligro su integridad.

### **Transitorio**

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

Dado en Palacio Legislativo de San Lázaro, a 14 de febrero de 2013.—  
Diputado José Angelino Caamal Mena (rúbrica).»

**Se turna a la Comisión de Deporte, para dictamen.**

---

### LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

---

«Iniciativa que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, a cargo de la diputada María del Rocío Corona Nakamura, del Grupo Parlamentario del PRI

La suscrita, María del Rocío Corona Nakamura, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXII Legislatura de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 6, numeral 1, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta asamblea iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman los artículos 17, 35 y 36, y se adicionan el 50A a 50E a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, al tenor de la siguiente

## Exposición de Motivos

### 1. Planteamiento del problema

En el país se transportan por el sistema carretero más de 800 millones de toneladas de carga al año; algunos de estos productos movilizados por el sector de autotransporte son destinados al consumo interno como bienes terminados, alimentos o materia prima y el restante a la exportación.

Si bien en el país desde la firma del Tratado de Libre Comercio se han consolidado importantes empresas de auto-transporte de carga y carga pesada para atender la demanda de este servicio; la realidad es que la modernización del mismo se ha quedado estancada, originándonos un sector con servicios caros, poco productivos, no coordinados, unidades físico-mecánicas obsoletas y además peligrosas para los usuarios en general del sistema vial y carretero del país.

Lo anterior refleja una marcada diferencia entre los países vecinos y socios comerciales; por ejemplo, comparativamente con Estados Unidos en el país los costos de auto-transporte de carga son entre 25 y 30 por ciento más caros; a pesar de que en México 76 por ciento del transporte de mercancías se realiza mediante el sistema carretero y 18 por ciento en el sistema ferroviario; en el país vecino sucede lo contrario: 26 por ciento de la movilidad de carga se realiza mediante el sistema carretero y sus vías secundarias periféricas y 41 por ciento del volumen total de carga usa el sistema ferroviario.

Esto nos indica que, lamentablemente, en México no hay una adecuada integración de corredores de mercancías definidos y que el sector de autotransporte de carga carece de una planeación estratégica por las compañías transportistas que lo integran. Reflejo de ello es que cerca de 35 por ciento de los viajes de retorno a su lugar de origen, planta matriz o terminal lo hacen unidades vacías; es decir, sin contenido de carga.

La situación se buscó atender en los dos sexenios pasados. Así, de 2000 a 2012, con un discurso falso de privilegiar la productividad y modernización de este sector en materia de competitividad y reducción de costos en la movilidad de mercancías mediante políticas públicas de impulso y apoyo al transportista; tuvimos únicamente y de manera desafortunada una visión corta y esfuerzos limitados que sólo atendieron la preocupación de las grandes compañías de

autotransporte de carga por incrementar significativamente sus índices de ganancia; a costa incluso de la seguridad de lo que movilizan, de la de sus operadores y principalmente de los usuarios que transitan por las carreteras del país.

Lo anterior se debió a que las únicas reformas significativas que se realizaron en la materia se encaminaron a aumentar la capacidad de carga máxima permitida para estas unidades de autotransporte, asintiendo incluso de manera oficial la sobrecarga y el uso de unidades multiarticuladas; es decir, de dos o más remolques, semirremolques, cajas, plataformas o ejes de arrastre.

Además, se relajaron al extremo las exigencias y los parámetros de certificación de las condiciones físico-mecánicas de las unidades, los protocolos de verificación y comprobación de peso de carga al salir de su planta, durante la circulación y a la llegada a su destino y se eliminaron todas las medidas de seguridad y precaución que debían atender obligatoriamente los operadores en situaciones climáticas adversas y que suponían un riesgo para la circulación de sus unidades y de los demás usuarios de las vialidades.

Por esas equivocadas medidas emprendidas en los dos sexenios pasados, tenemos hoy un sistema de autotransporte obsoleto en cuanto a la edad promedio de las unidades que lo forman, comparativamente caro, poco productivo, sumamente contaminante, que representa altos índices de desgaste acelerado del sistema carretero y, principalmente, inseguro y generador de accidentes mortales no solo en las carreteras federales, sino también en las vías de circulación periféricas, secundarias y primarias de todas las ciudades del país.

De un tiempo a la fecha han ocurrido muchos y muy lamentables accidentes con pérdida de vidas humanas; se han suscitado, originado o se han visto directa o indirectamente involucradas las unidades de autotransporte de carga que presentan sobrepeso y exceso de dimensiones; es decir, los llamados “doble remolque”.

Lo anterior, combinado con un manejo con exceso de velocidad, con la falta de pericia y el error humano por parte de los operadores; ha hecho alarmante esta situación y obligada la necesidad de eliminar este latente riesgo.

Algunas ciudades sensibles ante esta situación y respondiendo al alza de la incidencia de accidentes fatales han buscado marginar la circulación de estas unidades a vías

específicas y horarios determinados; pero no han sido suficientes estos esfuerzos para evitar o al menos reducir significativamente los accidentes con pérdidas de vidas y altos costos económicos en que se ven involucrados de manera directa o indirecta, estas unidades de autotransporte de carga.

La situación nos exige asumir la responsabilidad de emprender las medidas necesarias para detener esta situación de riesgo y pérdida de vidas; no se trata de perjudicar los intereses de un sector imprescindible en la economía nacional, por el contrario; requerimos un sistema de autotransporte de carga moderno, productivo, eficiente, eficaz, rentable, coordinado, que responda a una estrategia bien definida a largo plazo, amable con el medio ambiente y principalmente seguro para quienes lo integran y quienes comparten con este sector el uso y disfrute del sistema carretero nacional.

Necesitamos desde esta soberanía emprender acciones urgentes y garantizar que éstas no sean evaluadas únicamente con criterios económicos y que no respondan a intereses particulares; necesitamos anteponer el interés común que involucra el cuidado y la integridad física de los usuarios de estas vías de comunicación, el mantenimiento y la durabilidad de las carreteras, la armonía con el medio ambiente y la reducción de emisión de contaminantes.

## 2. Argumentos de sustento

En el país se tiene registrado según cifras actuales, que de entre los 35 mil accidentes que se registran cada año en las carreteras de todo el territorio, en poco más de 20 mil se ven involucrados vehículos de autotransporte federal de carga; destacan los transportes o tráileres de doble remolque o articulación, que provocan directamente un aproximado de 5 mil siniestros con altas y lamentables consecuencias mortales.

Desafortunadamente, 85 por ciento de estos penosos accidentes donde se ven involucradas unidades de carga de este tipo son imputables a errores del conductor (exceso de velocidad, sobrecarga, bajas condiciones de salud o estado físico y falta de pericia); el porcentaje restante se divide entre malas condiciones físico-mecánicas de las unidades y al mal estado de las carreteras y caminos por los cuales transitan.

Situaciones como la sobrecarga, que está permitida por una modificaciones recientes de la ley, han derivado en la dis-

minución de expectativa de durabilidad en condiciones óptimas de la infraestructura carretera, lo que conlleva la necesidad de un mayor gasto de inversión de recursos en un tiempo mucho más corto que el inicialmente programado y además en situaciones de elevados índices de tráfico vehicular y por ello la presencia de mayores emisiones de contaminantes y daño del ambiente.

También, y principalmente, esta situación ha motivado mayor inseguridad para todos los que transitan por las carreteras y una alarmante elevación de las tasas de accidentes y de los índices de mortalidad derivados de este tipo de siniestros. La situación nos afecta a todos.

Esto ha generado voces de alerta y reclamo sobre la necesidad de ser más exigentes en cuanto a la normatividad que rige a este sector de transporte de carga; pues a pesar de ser estratégico para el desarrollo económico del país, no puede quedar excluido de medidas tendentes a ofrecer mayor seguridad a los usuarios de la red carretera en su totalidad.

Aproximadamente 260 mil unidades “registradas” componen el parque vehicular de carga pesada que se desplaza por la red carretera. Muchas de éstas sobrepasan 20 años de antigüedad y cerca de 60 por ciento es considerado obsoleto.

Si a las condiciones en que se encuentra el parque vehicular de carga pesada adicionamos que muchas de estas unidades son multiarticuladas, es decir, de doble remolque o más y transportan una sobrecarga permitida, tenemos entonces las condiciones para que se sigan repitiendo accidentes como los que se han presentado en fechas recientes con lamentables pérdidas de vida; y en mejor de los escenarios, como se había comentado anteriormente, en problemas de contaminación, daños y desgaste a un ritmo acelerado de la infraestructura carretera.

Este importante parque vehicular es sujeto de aplicación de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y de la norma 12 de pesos y dimensiones emitida por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, evaluada también por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre. Esos ordenamientos contienen las disposiciones de peso bruto vehicular máximo y características de seguridad y operación de estas unidades.

Sin embargo, durante los últimos 12 años han sido objeto de importantes modificaciones ventajosas para los empresarios del transporte y para el fomento de la corrupción de

las autoridades verificadoras y reguladoras, que privilegian únicamente el costo-beneficio económico por encima de los criterios de seguridad y siniestralidad que prevalecían antes de este periodo. Ello deriva finalmente en el punto de convertir estas unidades en latentes amenazas para todos los automotores que transitan no sólo por carreteras sino, también, en todas las arterias de zonas rurales, ciudades y zonas conurbadas del país.

Por ejemplo, la norma 12, expedida en 1997, disponía que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes era la única encargada de revisar el cumplimiento de las reglas de pesos y dimensiones permitidas a través de diversos puntos estratégicos de verificación en las carreteras federales. En la actualidad, las reformas realizadas durante el sexenio que está por terminar, eliminó esa disposición y otorgó a los empresarios de este ramo la facultad de verificarse a sí mismos, bajo sus protocolos y especificaciones propias.

De tal manera, hoy las empresas de transporte de carga se autorregulan con básculas especiales ubicadas en el interior de sus instalaciones y emiten un comprobante con los datos del peso de la carga de cada vehículo que los verificadores de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y los elementos de la Policía Federal, pueden solicitar para revisión en las carreteras; éste es el único mecanismo aleatorio de revisión que rige estas unidades.

Por las equivocadas reformas que se realizaron, también se disminuyeron las características de seguridad y de operación con que deben contar los camiones pesados para circular y a su vez se aumentó a 80 toneladas, el peso máximo permitido de carga para las unidades de doble remolque; esto lo realizaron las autoridades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del gobierno federal durante el sexenio pasado, sin considerar el deplorable estado físico-mecánico de la mayoría de las unidades y sin tomar medidas para corregirlo.

Además, para el caso de los vehículos, camiones o tráileres de doble remolque, se eliminó la prohibición de circular en condiciones desfavorables, como lluvia intensa y niebla; y la disposición que los obligaba además a detener su marcha, estacionarse en un lugar adecuado y esperar hasta que mejoraran considerablemente las condiciones de visibilidad y climáticas.

Como se ve, la tendencia de estos cambios nos indica que se dejan de lado los criterios de seguridad para la circula-

ción de este tipo de camiones-tráileres, causando no sólo un desgaste y daño acelerado de la infraestructura carretera, menoscabo grave en el ambiente por el incremento de índices de contaminación, recurrentes y altos niveles de entorpecimiento y tráfico vehicular, sino también lamentables accidentes mortales como los registrados en últimas fechas, donde una mayor y mejor regulación a este sector pudo evitarlos.

Estamos ante la urgente necesidad de replantear las disposiciones y normas aplicables a este importante sector de la economía; en el ánimo de garantizar las condiciones mínimas de seguridad para todos los que circulamos por las carreteras, caminos, avenidas y calles del país.

### 3. Fundamento legal

La presente iniciativa con proyecto de decreto se fundamenta en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados.

### 4. Denominación del proyecto de decreto

La iniciativa plantea una reforma de los artículos 17, 35 y 36; y la adición de los artículos 50A a 50E a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

### 5. Texto normativo propuesto

Por todo ello se somete a consideración del pleno de la Cámara de Diputados la siguiente iniciativa con proyecto de

#### **Decreto por el que se reforman los artículos 17, 35 y 36, y se adicionan el 50A a 50E a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal**

**Artículo Primero.** Se adiciona la fracción X al artículo 17 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

**Artículo 17.** Las concesiones y permisos se podrán revocar por cualquiera de las causas siguientes:

I. a IX.

**X. El titular de la concesión o permiso omite cumplir o permita a sus conductores el incumplimiento ya sea**

**de manera intencional o no intencional con los máximos de velocidad, peso, capacidad y dimensiones establecidos por la secretaría.**

**Artículo Segundo.** Se reforma el párrafo segundo del artículo 35 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 35. Todos los vehículos de autotransporte de carga, pasaje y turismo que transiten en caminos y puentes de jurisdicción federal, deberán cumplir con la verificación técnica de sus condiciones físicas y mecánicas y obtener la constancia de aprobación correspondiente con la periodicidad y términos que la secretaría establezca en la norma oficial mexicana respectiva.

Las empresas que cuenten con los elementos técnicos conforme a la norma oficial mexicana respectiva podrán ellas mismas realizar la verificación técnica de sus vehículos, **solicitando de manera inmediata y obligatoria la posterior aprobación de la secretaría.**

**Artículo Tercero.** Se reforma el párrafo quinto del artículo 36 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 36. Los conductores de vehículos de autotransporte federal deberán obtener y, en su caso, renovar la licencia federal que expida la secretaría, en los términos que establezca el reglamento respectivo. Quedan exceptuados de esta disposición los conductores de vehículos a los que se refieren los artículos 40 y 44.

El interesado deberá aprobar los cursos de capacitación y actualización de conocimientos teóricos y prácticos con vehículos o simuladores que se establezcan en el reglamento respectivo.

Los permisionarios están obligados a vigilar y constatar que los conductores de sus vehículos cuentan con la licencia federal vigente.

La secretaría llevará un registro de las licencias que otorgue.

Los conductores de vehículos que transitan en los caminos y puentes, deberán portar la licencia vigente que exijan las disposiciones jurídicas aplicables. Asimismo, se abstendrán de conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de drogas

de abuso o rebasar los máximos de velocidad, **de peso, capacidad y dimensiones** establecidos por la secretaría.

El reglamento respectivo establecerá las causas de suspensión o cancelación de las licencias federales, así como las disposiciones relativas al tránsito.

**Artículo Cuarto.** Se adicionan los artículos 50A a 50E a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

**Artículo 50A. Queda estrictamente prohibida la circulación de unidades de autotransporte de carga de dos o más articulaciones, remolques, semirremolques o ejes de carga y arrastre.**

**Artículo 50B. Queda estrictamente prohibida la circulación de las unidades de autotransporte con un peso de carga mayor de 30 toneladas, con o sin elemento de arrastre.**

**Artículo 50C. No habrá ninguna expedición, reconocimiento, aval o aprobación por la secretaría de permisos que autorizan llevar temporalmente peso adicional al máximo permitido conforme a lo establecido en esta ley.**

**Artículo 50D. Los conductores de unidades de autotransporte de carga están obligados a detener su circulación si las condiciones de visibilidad son mínimas y si las condiciones climáticas son desfavorables y reducen la capacidad de operación y control de las unidades; deteniendo su marcha y estacionándose en un lugar seguro hasta que las condiciones mejoren.**

**Artículo 50E. Es obligación de todas las unidades de autotransporte de carga contar con su comprobante-*ticket* de peso para poder circular.**

La secretaría será la única responsable y facultada de verificar y emitir comprobantes-*tickets* de peso y dimensiones de las unidades de autotransporte de carga.

La emisión de los comprobantes/*tickets* de verificación de peso y dimensiones que emita la secretaría será únicamente en las básculas de verificación que ella opere, y en ellos se detallarán fecha, hora, matrícula de la unidad, nombre del operador, tipo de carga, origen-destino y nombre del verificador responsable.

### Transitorio

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

Dado en el salón de sesiones del Palacio Legislativo de San Lázaro, a 21 de febrero de 2013.— Diputada María del Rocío Corona Nakamura (rúbrica).»

### Se turna a la Comisión de Transportes, para dictamen.

---

#### DISCRIMINACION

---

«Proposición con punto de acuerdo, por el que se exhorta a los congresos estatales a emprender acciones legislativas conducentes a armonizar su legislación y su normativa penal con lo señalado en la Ley Federal para prevenir y eliminar la Discriminación, en el Código Penal Federal y en los ordenamientos internacionales sobre el tema, a cargo de la diputada Aurora Denisse Ugalde Alegría, del Grupo Parlamentario del PRI

La suscrita, diputada federal Aurora Denisse Ugalde Alegría, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional de la LXII Legislatura, en ejercicio de la facultad que me confieren los artículos 60., fracción I, y 79, numeral 2, y demás relativos y aplicables del Reglamento de la Cámara de Diputados, presento ante esta soberanía la siguiente proposición con punto de acuerdo con el que se exhorta, respetuosamente, a los Congresos Estatales a emprender las acciones legislativas necesarias a fin de armonizar su legislación en materia de no discriminación y sus códigos penales estatales, de acuerdo a lo señalado en la Ley Federal para prevenir y eliminar la Discriminación, en el Código Penal Federal, así como en los ordenamientos internacionales sobre el tema, al tenor de la siguiente

#### Exposición de Motivos

En la actualidad, la discriminación hace imposible el disfrute de derechos y oportunidades para un gran número de personas en nuestra sociedad. Es importante reconocer que, en materia de no discriminación, en México ha habido avances importantes respecto a la creación de una legis-

lación que tutele el derecho de las personas a no ser discriminadas. Sin embargo, existen todavía un gran número de prácticas discriminatorias que evidencian que este tema es un desafío a largo plazo.

Para entender cómo ha sido la incorporación del tema de la discriminación en el marco legal mexicano, es importante explicar, de manera general, la evolución en el ámbito internacional de dicho tema.

Como un antecedente, encontramos que, desde el artículo 7 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos (1948), se señala que “Todos son iguales ante la ley y tienen, sin distinción, derecho a igual protección de la ley. Todos tienen derecho a igual protección contra toda discriminación que infrinja esta Declaración y contra toda provocación a tal discriminación.”<sup>1</sup>

Lo anterior daría pie a que comenzaran una serie de discusiones sobre el tema que, paulatinamente, se incorporarían a distintas instancias internacionales. Un ejemplo de esto, sería la Convención Americana sobre Derechos Humanos de 1969 (Pacto de San José), signado por México, donde, desde su artículo primero, los Estados parte se comprometen a respetar los derechos y libertades reconocidos en la propia Convención “sin discriminación alguna por motivos de raza, color, sexo, idioma, religión, opiniones políticas o de cualquier otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición social”.

Es importante mencionar la necesidad de una adecuada armonización con los instrumentos internacionales en la materia, de los que nuestro país forma parte. Entre estos, podemos citar la Convención Internacional sobre la Eliminación de todas las formas de Discriminación Racial, el Convenio Internacional del Trabajo número 111 (relativo a la Discriminación en materia de Empleo y Ocupación), la Convención sobre todas las formas de Discriminación contra la Mujer, la Convención sobre los Derechos del Niño, la Convención Internacional sobre la Protección de los Derechos de Todos los Trabajadores Migratorios y sus Familiares, y la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.

Como antecedentes de la visibilización y planteamiento de la necesaria incorporación del tema en las políticas públicas y legislativas mexicanas podemos decir que, en el año 2000, numerosos movimientos sociales impulsaron la necesidad de desarrollar un ambiente de discusión sobre lo que implicaba la discriminación.

Posteriormente, en el año 2001 se logró la reforma del artículo 1o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, agregándose una cláusula antidiscriminatoria con la que, por primera vez en la historia constitucional, aparece la prohibición explícita de las prácticas discriminatorias. Citamos el párrafo aludido:

“Queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.”

En ese mismo año, se instaló la Comisión Ciudadana de Estudios contra la Discriminación, que se integró con representantes de los principales partidos políticos, del poder legislativo, así como con servidoras y servidores públicos, y con representantes de organizaciones de la sociedad civil. La Comisión, después de un año de trabajo, hizo aportaciones importantes en la lucha contra la discriminación en México. Entre sus resultados, encontramos el anteproyecto que daría lugar a la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación, aprobada en el año 2003.

El objeto de esta Ley Federal es prevenir y eliminar todas las formas de discriminación que se ejerzan contra cualquier persona en los términos del artículo 1 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como promover la igualdad de oportunidades y de trato.

La Ley prescribe una serie de protecciones aplicables a grupos sociales específicos, como las personas con discapacidad o las personas de comunidades indígenas. Esta protección especial en la norma atiende a que son estos los grupos sociales que han sido susceptibles de mayor discriminación, sin dejar fuera de la protección de ésta Ley a otros grupos sociales. Estas acciones afirmativas de protección a grupos particulares de la sociedad están orientadas a normar prácticas y actitudes tanto en el terreno público como en el privado.

Ahora bien, la lucha contra la discriminación es una batalla que debe seguir reforzándose desde el ámbito legislativo, lo cual implica el perfeccionamiento de normas específicas en materia de no discriminación, así como la derogación y/o reforma de aquella legislación que contiene disposiciones discriminatorias o que propicia este tipo de situaciones.

Un logro legislativo de singular transcendencia es el referido a la tipificación de la discriminación como delito, reforma aprobada en la Cámara de Diputados el 30 de abril del 2012, en el dictamen de las Comisiones Unidas de Justicia, y de Equidad y Género, con proyecto de decreto que reformó y adicionó diversas disposiciones del Código Penal Federal; y de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, así como de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, y la Ley Orgánica de la Procuraduría General de la República.

Esta incorporación del delito de discriminación representa un importante avance en la lucha contra este problema, pues deja de ser un postulado sin sanción, para ser un asunto de obligado cumplimiento. Se trata de una reforma novedosa que debe de invitar a todos los congresos estatales a homologarla en su legislación penal, a fin de construir un marco jurídico igualitario en el tema, sin importar a qué estado de la República pertenezcamos. A continuación incluimos un cuadro donde se precisa qué entidades federativas cuentan con una cláusula constitucional antidiscriminatoria, con Ley estatal antidiscriminatoria y si han tipificado el delito de discriminación.

Marco legal contra la discriminación a nivel nacional			
Estado	Cláusula constitucional antidiscriminatoria	Ley estatal antidiscriminatoria	Tipificación del delito de discriminación
Aguascalientes	no	si	si
Baja California	no	si	no
Baja California Sur	si	si	no Tan sólo se contempla la discriminación como agravante del delito de injurias
Campeche	no	si	no Se tipifica el odio con elementos semejantes a los que contiene el delito de discriminación en otras entidades.
Chiapas	si	si	si
Chihuahua	no	si	si
Coahuila	si	si	si
Colima	no	si	si
Distrito Federal	no	si	si
Durango	si	si	si
Estado de México	si	si	si
Guanajuato	si	no	no
Guerrero	no	si	si
Hidalgo	si	si	no
Jalisco	no	no	no
Michoacán	si	si	no
Morelos	si	no	no
Nayarit	no	si	no Tan solo se contempla la discriminación como calificativa del delito de homicidio contra la mujer.
Nuevo León	si	no	no
Oaxaca	no	no	no Se tipifica únicamente la discriminación cultural en la Ley de Derechos de los Pueblos y Comunidades Indígenas.
Puebla	si	no	si Además se tipifica toda práctica eugenésica o de discriminación en razón del patrimonio genético, el sexo, la raza, la existencia de enfermedades congénitas, el aspecto morfológico del embrión o cualquier otro motivo.
Querétaro	no	si	si
Quintana Roo	si	si	si
San Luis Potosí	si	si	no Tan solo se contempla la discriminación como elemento del delito de tortura cometido por servidores públicos.
Sinaloa	no	no	no
Sonora	no	no	no
Tabasco	si	no	no
Tamaulipas	no	si	no
Tlaxcala	no	no	si
Veracruz	no	no	si
Yucatán	si	si	si
Zacatecas	no	si	no

Fuente: Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación (CONAPRED).

Actualización: Leyes estatales: 01/02/2013, Cláusula antidiscriminatoria constitucional: 05/11/2012, Tipificación del delito de discriminación: 07/02/2013.

En total, a nivel estatal, existen 15 cláusulas antidiscriminatorias en las Constituciones locales. Por otro lado, hay 21 Leyes antidiscriminatorias estatales.

Sobre los Códigos Penales estatales:

– Se tipifica la discriminación en 15 códigos penales.

– 1 Código Penal establece la discriminación como agravante del delito de injurias.

– 1 Código Penal establece como parte del delito de odio, elementos semejantes al delito de discriminación.

– 1 Código Penal establece la discriminación como calificativa del delito de homicidio y lesiones.

- 1 Código Penal establece la discriminación como calificativa del delito de homicidio contra la mujer.
- 1 Ley en materia de pueblos y comunidades indígenas, tipifica la discriminación cultural, y
- 1 Código Penal considera la discriminación como elemento del delito de tortura.

Se hace imprescindible que las leyes estatales se armonicen igualmente con la legislación internacional y federal en este tema, a fin de que se cuente en el territorio nacional con un marco jurídico homólogo que proteja, de manera igualitaria, a las personas que sufren este delito.

Por lo anterior, y con la finalidad de lograr marcos legislativos armónicos que coadyuven en la aplicación de todo el peso de la ley a quien discrimine y con fundamento en los artículos 34 y 42 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como 205 y 207 del Reglamento de la Cámara de Diputados presento ante esta soberanía la siguiente proposición con

#### **Punto de Acuerdo**

**Único.** Se exhorta, en el marco del respeto, a los congresos estatales de las entidades federativas del país, a emprender las acciones legislativas necesarias a fin de armonizar su legislación en materia de no discriminación y su normatividad penal, a lo señalado en la Ley Federal para prevenir y eliminar la Discriminación, en el Código Penal Federal, así como en los ordenamientos internacionales sobre el tema.

#### **Nota:**

1 En: <http://www.un.org/es/documents/udhr/>

Dado en el salón de sesiones del Recinto Legislativo de San Lázaro, a los 14 días del mes de febrero de 2013.— Diputada Aurora Denisse Ugalde Alegría (rúbrica).»

**Se turna a la Comisión de Derechos Humanos, para dictamen.**

#### **ESTADO DE COAHUILA**

«Proposición con punto de acuerdo, por el que se exhorta a la PGR y a la PGJ de Coahuila a solicitar al Departamento de Justicia de Estados Unidos de América que les entregue los más de 2 millones de dólares detectados en una cuenta bancaria de Javier Villarreal –ex jefe del SAT en dicha entidad– en las islas Bermudas, a cargo del diputado José Guillermo Anaya Llamas, del Grupo Parlamentario del PAN

El que suscribe, diputado José Guillermo Anaya Llamas, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de la LXII Legislatura, con fundamento en el artículo 6, numeral 1, fracción I, y artículo 79, numeral 1, fracción II, y numeral 2, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de este pleno la siguiente proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta a la Procuraduría General de la República y a la Procuraduría General de Justicia del Estado de Coahuila a que en pleno uso de sus facultades soliciten a las autoridades del Departamento de Justicia de los Estados Unidos de América a que les sea entregada los más de 2 millones de dólares que le fueron detectados en una cuenta bancaria de las Islas Bermudas a Javier Villarreal ex titular del Servicio de Administración Tributaria de Coahuila, al tenor de las siguientes

#### **Consideraciones**

Javier Villarreal Hernández, ex titular del Servicio de Administración Tributaria del estado de Coahuila, tiene por lo menos tres procesos penales, uno en la Procuraduría General de Justicia del Estado de Coahuila, otro en la Procuraduría General de la República por falsificación de documentos y uno más en Estados Unidos por lavado de dinero.

Al desempeñarse en el SAT de Coahuila, sin contar con la debida autorización del Congreso local y, falsificando documentos solicitó diversos créditos, contribuyendo con eso al endeudamiento del estado por más de 35 mil millones de pesos. No está por demás decir que esa deuda la están pagando los coahuilenses sin haber tenido ningún beneficio, pues los servicios, obras públicas e infraestructura nunca recibieron parte de esos recursos.

El 28 de octubre de 2011, Javier Villarreal es detenido por la Fiscalía General del estado de Coahuila y trasladado al Centro de Readaptación Social de Saltillo acusado de simulación de actos jurídicos, sin embargo es liberado al día siguiente. Dicha liberación generó la indignación de la ciu-

dadanía al considerar que solamente se estaba jugando con el procedimiento penal, se buscaba sólo simular que se cumplía la ley, para protegerlo, pero con el verdadero propósito de que no incrimine a sus entonces jefes ni explique a donde fueron a parar esos recursos.

Villarreal es detenido, en febrero de 2012, hace un año, en la Ciudad de Tyler, Texas a 150 kilómetros de Dallas, donde fue acusado junto con su esposa de lavado de dinero al encontrárseles 67 mil dólares en efectivo en su automóvil.

La nación entera tuvo conocimiento del endeudamiento público del gobierno de Coahuila; como todos sabemos, se trata de un caso muy grave, no sólo por las maniobras fraudulentas en que se incurrió para contraer esa deuda, sino por el monto de la misma al hipotecar el futuro de los coahuilenses, sin que hasta el día de hoy se conozca en que se ha gastado el dinero.

Como se ha dicho, esta persona tiene un procedimiento en Estados Unidos, por lo que en sus investigaciones el Departamento de Justicia y el Servicios de Impuestos Internos informaron la semana pasada que se detectó en las Islas Bermudas una cuenta por 2 millones 275 mil 544 dólares a nombre de esta persona.

Si las autoridades realizan una investigación a profundidad, encontrarán diversos cabos que los pueden llevar a encontrar y recuperar parte del dinero desviado por esta persona. Pero al mismo tiempo, se hace necesario que dichos recursos que vayan apareciendo se reintegren a las arcas estatales de Coahuila.

Por lo expuesto, se proponen a esta soberanía los siguientes

### Puntos de Acuerdo

**Primero.** La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta de la manera más atenta a la Procuraduría General de la República y a la Procuraduría General de Justicia del Estado de Coahuila a que en pleno uso de sus facultades soliciten a las autoridades del Departamento de Justicia de los Estados Unidos de América a que les sea entregada los más de 2 millones de dólares que le fueron detectados en las Islas Bermudas a Javier Villarreal ex titular del Servicio de Administración Tributaria de Coahuila.

**Segundo.** De igual manera, se exhorta a la Procuraduría General de la República y a la Procuraduría General de

Justicia del Estado de Coahuila, a que una vez que dichos recursos retornen a México, y toda vez que se trata de recursos de origen público, los mismos sean destinados a cubrir la enorme deuda estatal que actualmente están pagando los ciudadanos de Coahuila.

Palacio Legislativo de San Lázaro, 21 de febrero de 2013.— Diputado José Guillermo Anaya Ilemas (rúbrica).»

### Se turna a la Comisión de Relaciones Exteriores, para dictamen.

---

### PETROLEOS MEXICANOS

---

«Proposición con punto de acuerdo, por el que se exhorta a Pemex a intensificar las acciones implantadas para prevenir y controlar el robo de combustible en el poliducto de 16 pulgadas Minatitlán-Salina Cruz, a fin de evitar un accidente que ponga en peligro la vida de los ciudadanos, a cargo del diputado Carol Antonio Altamirano, del Grupo Parlamentario del PRD

El suscrito, diputado Carol Antonio Altamirano, integrante del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática en la LXII Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 79, numeral 1, fracción II, y numeral 2, fracciones III y VI, del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración del pleno la presente proposición, al tenor de las siguientes

### Consideraciones

**Primera.** En repetidas ocasiones hemos señalado en esta Cámara la necesidad de que Pemex transparente la información sobre los accidentes, cada vez más constantes, ocurridos tanto en las instalaciones y como en los ductos de la paraestatal.

Ante los acontecimientos ocurridos el pasado 31 de enero en las instalaciones administrativas de Pemex es necesario tomar ejemplo e insistir en medidas urgentes; y solicitando que la paraestatal especifique las acciones tomadas para prevenir y controlar el robo de combustibles ya que estas ponen en peligro la vida de los vecinos a estas instalaciones.

Si en las oficinas de Pemex, donde no hay instalaciones industriales se informa de acumulación de gas y se vivió una

tragedia por una explosión, con mayor razón debe atenderse el reclamo de la sociedad en Salina Cruz y el Istmo de Tehuantepec pues existen instalaciones industriales y el riesgo constante de un accidente o falla que afecte a la población.

**Segunda.** Petróleos Mexicanos cuenta con 14 mil 150 kilómetros de ductos a lo largo de la República Mexicana, en los últimos años se ha incrementado el robo de combustibles a través de tomas clandestinas que ponen en peligro la vida de los ciudadanos que viven en las zonas por donde pasan estos ductos. Solo en el 2012 Pemex detectó más de mil tomas clandestinas en sus ductos, una cifra sin precedente, que representa al menos 30 por ciento más que las localizadas en el 2011. De acuerdo con cifras de la paraestatal, entre 2005 y 2012 la cantidad de tomas clandestinas localizadas y controladas aumentó 635 por ciento al pasar de 136 a las mil actuales. Los productos más robados son la gasolina y el diesel, pese a los esfuerzos que se realizan para frenar las tomas clandestinas en los ductos.

En 2006 se perdieron 4 millones 825.4 barriles de producto, en 2011 este monto se redujo a 1.5 millones de barriles y tan sólo en el primer semestre del 2012 la pérdida ascendió a 1.8 millones de barriles.

Miguel Tame Domínguez, director general de Pemex Refinación, informó que tan sólo en el 2011 las tomas clandestinas ocasionaron una pérdida por más de cinco mil millones de pesos.

En 2012, Veracruz es la entidad más vulnerada por la comisión en este delito y es donde hay mayor cantidad de tomas clandestinas en los ductos de Pemex Refinación que cruzan por el Estado. Le siguen Sinaloa, Tamaulipas, Sonora y Nuevo León.

El director corporativo de operaciones de Petróleos Mexicanos, Carlos Murrieta Cummings, afirmó que a través de tomas clandestinas se roba el .7 por ciento de combustibles de la paraestatal. Aunque parezca un porcentaje menor, representa pérdidas importantes y, significa un grave riesgo para la población.

**Tercera.** En el 2012, se detectaron más de 21 tomas clandestinas en los ductos de Pemex en el Istmo de Tehuantepec. Las primeras 16 se presentaron antes del 31 de mayo y de esa fecha hasta el 6 de octubre se localizaron 5 tomas más en Salina Cruz, Santa María Petapa y San Juan Guichicovi, todos en el poliducto de 16 pulgadas Minatitlán-

Salina Cruz; es importante señalar estos hechos y pedir acciones urgentes por el riesgo que representa.

Los municipios de Oaxaca en los que se han detectado las tomas clandestinas son Asunción Ixtaltepec, Santa María Petapa, San Juan Guichicovi, El Espinal, Barrio de la Soledad, Salina Cruz y Juchitán.

En lo que va del 2013 se han detectado al menos 4 tomas clandestinas en los ductos del istmo de Tehuantepec. Esta constante se traduce en pérdidas para la paraestatal, refleja el descuido en el que se encuentran los ductos, pero además pone en riesgo la vida de las personas que comparten vecindad con estos. Razón por la cual es urgente pedir cuentas de las acciones tomadas hasta el momento, y de ser necesario tomar medidas para la rehabilitación de los ductos que disminuyan el riesgo de un accidente de grandes magnitudes.

Estas actividades ilícitas, que hacen los ordeñadores de combustibles, ponen en riesgo a la población de los municipios por donde pasan estos ductos de Petróleos Mexicanos ya que una mala maniobra puede ocasionar una desgracia de grandes dimensiones como la ocurrida el 18 de septiembre pasado en Reynosa Tamaulipas donde 30 trabajadores perdieron la vida y otros 46 resultaron lesionados en la explosión de un ducto del Centro de Medición de Gas de Pemex.

Una de nuestras labores es cuidar la vida y seguridad de los mexicanos, así como el cuidado al medio ambiente; reducir riesgos de accidentes y mejorar las condiciones de seguridad en oleoductos (que transportan petróleo), y poliductos (que transportan combustibles pesados) es una necesidad el día de hoy.

Por lo anterior, pongo a consideración de esta soberanía el siguiente

### **Punto de Acuerdo**

**Único.** Se exhorta a Pemex a intensificar las acciones implementadas para prevenir y controlar el robo de combustible en el poliducto de 16 pulgadas Minatitlán-Salina Cruz a fin de evitar un accidente que ponga en peligro la vida de los ciudadanos.

Diputado Carol Antonio Altamirano (rúbrica).»

**Se turna a la Comisión de Energía, para dictamen.**

## DISTRITO FEDERAL

«Proposición con punto de acuerdo, por el que se exhorta a diversas autoridades del GDF a generar medidas de infraestructura y garantizar el cumplimiento de las leyes y los reglamentos que permita a los ciudadanos transitar, caminar y montar en bicicleta con seguridad, así como para mejorar la calidad del transporte público y el acceso a él, a cargo del diputado René Ricardo Fujiwara Montelongo, del Grupo Parlamentario de Nueva Alianza

El que suscribe, René Ricardo Fujiwara Montelongo, integrante de la LXII Legislatura por el Grupo Parlamentario de Nueva Alianza, con fundamento en los artículos 6, numeral 1, fracción I, y 79, numerales 1, fracción II y 2, fracción I, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía puntos de acuerdo por los que se exhorta al jefe del gobierno, y a las Secretarías de Transporte y Vialidad, de Medio Ambiente, de Desarrollo Urbano y Vivienda, y de Seguridad Pública del Distrito Federal a generar medidas de infraestructura y garantizar el cabal cumplimiento de las leyes y los reglamentos que permitan a los ciudadanos transitar, caminar y montar en bicicleta con seguridad, así como generar medidas que mejoren la calidad del transporte público y el acceso a él.

**Consideraciones**

En la resolución número 64/255, de marzo de 2010, la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) proclamó el periodo 2011-2020 como el “Decenio de Acción para la Seguridad Vial”, con el objetivo general de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial.

El documento presentado por la ONU destaca que cada año cerca de 1.3 millones de personas fallecen a raíz de un accidente de tránsito –más de 3000 defunciones diarias en el mundo– y más de la mitad de ellas no viajaban en automóvil. Entre 20 millones y 50 millones de personas más sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito.

De acuerdo con este planteamiento de alcance global, de no adoptarse medidas inmediatas y eficaces las tasas de defunción por accidentes vehiculares en México podrían en el corto plazo, superar las tasas ascendentes de mortalidad de enfermedades como la diabetes o cáncer.

En el contexto de la Ciudad de México, es importante destacar que los accidentes viales ocurridos recientemente, son muestra fehaciente de que el problema de seguridad y cultura vial continúa en ascenso. Día con día, millones de personas enfrentamos los desafíos que implica desplazarse de un lugar a otro dentro de esta gran urbe.

Las estadísticas destacan que un gran número de los accidentes ocurridos en la Ciudad de México están relacionados con distintos factores como el de prioridad al peatón, respeto de las señales de tránsito, condiciones físicas del terrero o de la unidad automotor. Sin embargo, la constante sigue siendo la falta de una cultura vial que impere en operadores de transporte público, vehículos particulares, peatones y usuarios de transporte no motorizado como los ciclistas. De acuerdo con informes publicados por el Centro Nacional de Prevención de Accidentes, 80 por ciento de los atropellamientos de personas se da por errores o distracciones del conductor.

De igual manera, las personas que habitamos en la zona metropolitana del valle de México nos enfrentamos cotidianamente a diversas situaciones derivadas de un problema mayor de movilidad, ya que de acuerdo con la Encuesta Origen-Destino 2007 elaborada por la Secretaría de Transporte y Vialidad cada día hábil se efectúan alrededor de 22 millones de viajes en la zona metropolitana del valle de México, de los cuales 58.4 por ciento (12 millones 760 mil) es al Distrito Federal.

Por lo que corresponde particularmente al transporte en bicicleta, estudios de la organización no gubernamental Ctsembarq México destacan que en 2011 se realizaron 2 millones 53 mil 244 viajes en el Distrito Federal en ese medio de transporte. Lo anterior guarda especial relación con estadísticas publicadas por la Secretaría de Salud federal en el segundo *Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2012*: tan sólo en un año (2009 a 2010), el número de accidentes que involucraron a usuarios de bicicletas en la capital pasó de 521 a 706.

En 2010, el número de personas fallecidas por atropellamiento fue de 775 en el Distrito Federal, de acuerdo con el segundo *Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2012*. Actualmente, en el Distrito Federal, 2 de cada 5 accidentes con personas atropelladas ocurren en ejes viales.

El Instituto Nacional de Estadística y Geografía señala que sólo en 2011 se registraron 16 mil 466 accidentes viales en

la Ciudad de México. De éstos, mil 30 casos fueron por atropellamiento. En este sentido es importante considerar la necesidad de infraestructura que permita a los usuarios que se desplazan en la ciudad contar con una señalización adecuada que permita informar y proteger la integridad de las personas que transitan en los diferentes ejes e intersecciones de la ciudad.

Es necesario hacer un llamado a las Secretarías de Transporte y Vialidad, y de Seguridad Pública para que se aplique con estricto arreglo a derecho el Reglamento de Tránsito Metropolitano, de igual forma realicen acciones destinadas a garantizar la seguridad de los peatones y ciclistas, que conduzcan a la creación de políticas y programas que deriven en mejorar la utilización de las vías y de los diferentes medios de transporte cuyo principio sea el salvaguardar la vida al usuario, fomentando una cultura de educación vial, cortesía urbana y prevención de accidentes.

Aunado a las estadísticas aquí presentadas y con base en el segundo *Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2012*, de la Secretaría de Salud federal, el problema de seguridad y movilidad se ha agudizado en los últimos años debido al crecimiento exponencial del parque vehicular correspondiente a unidades de transporte público, principalmente microbuses y taxis que circulan en el Distrito Federal.

Con base en estadísticas publicadas por la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal en 2011 se tuvo conocimiento de 172 percances en donde estuvieron involucradas unidades de transporte público. El problema se agudizó en 2012 y el número de accidentes se incrementó a 384.

La falta de infraestructura exclusiva para usuarios de transporte no motorizado es una de las causas de estos accidentes. Hoy se ven obligados a utilizar carriles destinados al transporte público incrementando el riesgo de accidente o atropellamiento. Por ello se requiere la intervención de las Secretarías de Desarrollo Urbano y Vivienda, y del Medio Ambiente para que dentro sus facultades generen políticas de planeación urbana y la aplicación de programas de educación vial con un enfoque sustentable.

De acuerdo con información de la organización civil Desarrollo y Movilidad México, la falta de infraestructura peatonal origina la mayoría de los percances viales, lo cual se suma a deficiencias en el transporte público. Dicha organización sostiene que el primer lugar en vulnerabilidad vial

lo ocupa el peatón, seguido de automovilistas, motociclistas y ciclistas.

Actualmente, el problema de la movilidad requiere primordial atención; resulta impostergable generar y consolidar programas integrales de gobierno que coadyuven, sin menoscabo de los derechos y las libertades de los ciudadanos, a establecer las bases para asegurar una cordial convivencia en las diversas vialidades del Distrito Federal, garantizando la seguridad de las personas en el uso del espacio público ante las diferentes modalidades de desplazamiento.

Por todo lo expuesto se somete a consideración de esta soberanía la siguiente proposición con

### Puntos de Acuerdo

**Primero.** Por el que se exhorta a las Secretarías de Medio Ambiente, y de Desarrollo Urbano y Vivienda a crear medidas de infraestructura que permitan a los ciudadanos transitar, caminar y montar en bicicleta con seguridad, así como a generar políticas de planeación urbana y aplicar programas de educación vial con enfoque sustentable.

**Segundo.** Por el que se exhorta a la Secretaría de Transporte y Vialidad a establecer medidas que mejoren la calidad del transporte público y el acceso a él; y a fortalecer los requisitos legales y de capacitación para operar cualquier unidad de transporte público en el Distrito Federal.

**Tercero.** Por el que se exhorta a la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal a garantizar con estricto arreglo a derecho el cumplimiento de las leyes y los reglamentos que permita a los ciudadanos el uso del espacio público con seguridad ante las diferentes modalidades de desplazamiento.

**Cuarto.** Se exhorta al jefe del gobierno del Distrito Federal a generar un programa integral de movilidad para el Distrito Federal.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 21 de febrero de 2013.— Diputado René Ricardo Fujiwara Montelongo (rúbrica).»

**Se turna a la Comisión del Distrito Federal, para dictamen.**

## FOCOS AHORRADORES

«Proposición con punto de acuerdo, por el que se exhorta a la Sener y a la CFE a implantar una campaña nacional sobre la disposición final de focos ahorradores; y a la SE, a expedir una NOM que regule ésta, a cargo del diputado Julio César Flemate Ramírez, del Grupo Parlamentario del PRI

El suscrito Julio César Flemate Ramírez, diputado a la LXII Legislatura e integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 79, numeral 1, fracción II, numeral 2, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración del pleno de esta soberanía el presente punto de acuerdo por el que se exhorta a la Secretaría de Energía, y a la Comisión Federal de Electricidad a implementar una campaña respecto de la disposición final de focos ahorradores; asimismo, se solicita a la Dirección General de Normas de la Secretaría de Economía a expedir una norma oficial mexicana que regule la disposición final de los focos ahorradores, al tenor de las siguientes

### Consideraciones

El artículo 4o., párrafos cuarto y quinto de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, señalan lo siguiente:

“...Toda persona tiene **derecho a la protección de la salud**... Toda persona **tiene derecho a un medio ambiente sano para el desarrollo de su bienestar. El estado garantizará el respeto a este derecho.** El daño y deterioro ambiental generará responsabilidad para quien lo provoque en términos de lo dispuesto por la ley. ...”

Lo anterior cobra importancia, en virtud de que el estado debe velar en todo momento para que este derecho consagrado en la ley fundamental, se garantice a todas las personas. En ocasiones, la salud se ve mermada por falta de aplicación de normas y políticas públicas que prevengan la contaminación. Estas medidas de prevención son el eje rector de la gestión integral de residuos.

Nuestro orden jurídico nacional, particularmente la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, establece en el segundo párrafo del artículo 1o., que:

“...sus disposiciones de orden público e interés social y tienen por objeto garantizar el derecho de toda persona al medio ambiente adecuado y propiciar el desarrollo sustentable a través de la prevención, de la generación, la valorización y la gestión integral de los residuos peligrosos, de los residuos sólidos urbanos y de manejo especial; prevenir la contaminación de sitios con estos residuos y llevar a cabo su remediación...”

En el sexenio pasado, se llevó a cabo una campaña que tenía el propósito de sustituir los focos incandescentes por los conocidos como *ahorradores*, esta campaña se denominó Luz Sustentable, destaca que con esta acción se benefició a millones de familias quienes observan en su recibo una disminución considerable. Un beneficio más de esta política fue la reducción de toneladas de gases de efecto invernadero. Sin embargo, el uso de estas bombillas representa un riesgo al medio ambiente y la salud, debido al contenido de mercurio.

No dejamos de reconocer las ventajas que derivan del uso de este tipo de bombillas ahorradoras, sin embargo, tampoco debe pasar desapercibido que no existe en nuestro país un reglamento que norme su disposición final, ni que advierta a los consumidores las precauciones que deben tomar en caso de rompimiento de las mismas.

La Secretaría de Economía, en el año 2008, publicó una Norma Oficial Mexicana **NOM-017.ENER/SCFI-2008**, alusiva a las características de los focos ahorradores, no obstante, en ésta se omite señalar el contenido de mercurio y no se advierte que los fabricantes tengan la obligación de informar en los empaques a los consumidores respecto de qué hacer cuando estos focos se rompen o se funden.

De acuerdo al portal electrónico *Salud Magazine*, el mercurio es un potente contaminante capaz de ser inhalado y absorbido a través de la piel y las mucosas del ser humano, con serios efectos a dosis elevadas y prolongada exposición sobre los fetos en desarrollo, el ADN y cromosomas, cerebro, corazón, riñones, pulmones y el sistema inmunológico en las personas de todas las edades.

Asimismo, recomienda lo siguiente:

1. En caso de que se rompa una lámpara fluorescente, abre las ventanas y salga del cuarto evite el acceso por lo menos 15 minutos.

2. Cubre tu cara con una mascarilla y retira con la ayuda de unos guantes de plástico y un cartón tieso todos los fragmentos derramados.

3. Coloca los restos de la lámpara con todo y toalla dentro de dos bolsas plásticas, guárdalo en una caja y ponle una indicación de que se trata de mercurio.

Lo anterior, en razón de los daños a la salud que puede provocar el contacto con el mercurio, padecimientos como: jaquecas, desorientación, diarrea, aumento de la tensión arterial, vómitos, náuseas, desequilibrios y problemas en la piel.

En otras latitudes, este tipo de focos son considerados residuos peligrosos por contener mercurio, que como ya se mencionó es una sustancia altamente tóxica, si bien es cierto que el contenido de mercurio en cada bombilla es relativamente menor (de 2 a 5 miligramos), al igual que sucede con las baterías, deben tener un tratamiento especial y ser almacenados cuidadosamente con el propósito de evitar el deterioro ambiental y la salud de la población.

Cuando estos focos son desechados, se depositan en rellenos sanitarios comunes, provocando altos índices de contaminación.

En ese sentido, se propone exhortar al gobierno federal para que se implemente una campaña que tenga como propósito sensibilizar a los usuarios respecto de las medidas que deben tomar tanto para la disposición final, cuando las bombillas terminen su vida útil, como las acciones que se deben implementar en caso de rompimiento, para evitar así riesgos a la salud de las personas y a contaminación al medio ambiente.

Resulta necesario de que en la NOM (norma oficial mexicana) se incluya la obligación de los fabricantes, de poner en el empaque de los focos ahorradores las advertencias a que haya lugar en caso de que uno de estos artículos se rompa y lo que se debe hacer cuando terminen su vida útil, esto con el propósito de evitar los riesgos a la salud que se mencionaron en párrafos anteriores.

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

### Puntos de Acuerdo

**Primero.** Se exhorta respetuosamente a la Secretaría de Energía y a la Comisión Federal de Electricidad a implementar una campaña nacional respecto de la disposición final de focos ahorradores, que sensibilice a la población respecto a los riesgos que pueden generar al medio ambiente y a la salud.

**Segundo.** Se exhorta respetuosamente a la Dirección General de Normas de la Secretaría de Economía a expedir una norma oficial mexicana que regule la disposición final de focos ahorradores, así como que se establezca la obligación a los fabricantes de señalar en los empaques las medidas que los consumidores deben tomar en caso de la fractura de los focos.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 21 de febrero de 2013.— Diputado Julio César Flemate Ramírez (rúbrica).»

**Se turna a la Comisión de Energía, para dictamen.**

---

### MEXICO - ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

---

«Proposición con punto de acuerdo, por el que se exhorta a la Segob y a la SRE a hacer pública la información de las negociaciones con el gobierno estadounidense sobre niños expatriados, a cargo del diputado Fernando Zárate Salgado, del Grupo Parlamentario del PRD

Fernando Zárate Salgado, diputado a la LXII Legislatura, integrante del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática con fundamento en el artículo 79, numeral 1, fracción I, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía la presente proposición con punto de acuerdo por el que solicita a las Secretarías de Gobernación, y Relaciones Exteriores, hagan pública la información relativa a las negociaciones con el gobierno de los Estados Unidos de América respecto a niños expatriados, de conformidad con la siguiente

### Exposición de Motivos

El gobierno norteamericano envía, en calidad de repatriados, a más de cuarenta mil niños cada año. Muchos de ellos, infantes centroamericanos que han emprendido el

tránsito migrante hacia Estados Unidos de América, buscando una mejor calidad de vida.

No obstante lo alarmante del problema, no existen políticas públicas eficaces que enfrenten el problema y las instituciones que los atienden no cuentan con los recursos económicos indispensables para garantizar su reintegración a su núcleo familiar.

Es por ello que llamó poderosamente nuestra atención cuando el señor Jorge Carlos Ramírez Marín, nombrado recientemente como secretario de la Reforma Agraria, realizó declaraciones periodísticas respecto a que una semana antes de la toma de posesión del presidente de la República, Enrique Peña Nieto, el propio Ramírez Marín y el hoy secretario de Gobernación, Miguel Ángel Osorio Chong, asistieron a una reunión con el embajador de Estados Unidos de América en México, el señor Anthony Wayne.

En esta reunión, según el señor Ramírez Marín, se discutió el problema de los indocumentados repatriados, la necesidad de que estas repatriaciones no se detuvieran por el cambio de gobierno y, específicamente, la situación de los niños expatriados.

Es por lo anterior que resulta de fundamental importancia para nosotros, conocer los acuerdos a que se llegó con la embajada norteamericana para la atención de estos casos, con el objeto de establecer una política corresponsable que incida en la reinserción familiar de las personas deportadas y, específicamente, de aquellos menores quienes, dejando atrás su patria y su familia, buscan mejores condiciones que les permitan elevar su calidad de vida.

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

### Puntos de Acuerdo

**Primero.** Se solicita a las Secretarías de Gobernación, y de Relaciones Exteriores, hagan pública la información respecto a las negociaciones que se han establecido con el gobierno de los Estados Unidos de América respecto a los niños expatriados.

**Segundo.** Se solicita a las Secretarías de Gobernación, y de Relaciones Exteriores hagan pública la información respecto a los programas y acciones implementados para la reintegración familiar de los menores mexicanos y centro-

americanos deportados por el gobierno de los Estados Unidos de América a nuestro país.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 21 de febrero de 2013.— Diputado Fernando Zárate Salgado (rúbrica).»

**Se turna a la Comisión de Asuntos Migratorios, para dictamen.**

---

### EXPERIENCIA EDUCATIVA

---

«Proposición con punto de acuerdo, por el que se exhorta a la SEP, a la SRE y a los gobiernos estatales a fortalecer la atención educativa de niños y de adolescentes de familias mexicanas con experiencia educativa en el extranjero, a cargo del diputado Fernando Zárate Salgado, del Grupo Parlamentario del PRD

Fernando Zárate Salgado, diputado federal a la LXII Legislatura, integrante del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática con fundamento en el artículo 79, numeral 1, fracción I, del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración de esta soberanía la presente proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta a la Secretaría de la Educación Pública para fortalecer la atención educativa a las niñas, niños y adolescentes de familias mexicanas, con experiencia educativa en el extranjero, de conformidad con la siguiente

### Exposición de Motivos

El importante flujo migratorio entre México y Estados Unidos—que representa alrededor del 10% de la población mexicana, es decir, 12 millones de personas— se ha invertido en los últimos años debido a la recesión económica y la intensificación del ambiente anti-inmigrante en nuestro país vecino. Entre 2005 y 2010, México recibió a más de 1.4 millones de mexicanos quienes estaban viviendo y trabajando en los EU, de los cuales 25% eran menores de edad. Este patrón se intensificó en los últimos dos años, por lo que se calcula que hay más mexicanos de regreso en nuestro país que de ida a los Estados Unidos.<sup>1</sup>

La atención de esta población representa un reto para el gobierno de nuestro país, dado que el gasto social debe incrementarse de manera importante, para atender fundamentalmente las necesidades que su condición de “trans-

nacionales” impone, sin que el gobierno mexicano haya podido implementar políticas de Estado en la materia. Esta ausencia política es particularmente grave en lo relacionado con los niños y jóvenes de familias mexicanas que regresan o vienen por primera vez a México. Aunque las necesidades de estos jóvenes son muy amplias, incluyendo atención médica, psicológica y social, un paso que resulta de urgencia y que tiene un impacto inmediato, es el asegurar su acceso e incorporación al sistema educativo de nuestra Nación, en condiciones que garanticen su bienestar y desarrollo integral.

Los alumnos transnacionales o binacionales forman una población heterogénea que va en constante aumento. Actualmente se estima que hay 650 mil alumnos que tienen experiencia escolar en el extranjero, inscritos en el sistema educativo de México en el nivel de educación básica, y de éstos, casi la mitad son nacidos en Estados Unidos.<sup>2</sup> No hay estudios sobre este tipo de alumnos en el nivel medio superior, pero se supone que representa una población considerable.<sup>3</sup>

Una vez en México, los niños y adolescentes transnacionales y sus familias viven una serie de problemas para ingresar, permanecer y concluir su educación, poniendo en riesgo su continuidad educativa. Existen resistencias para ser incorporados en las escuelas pertenecientes al Sistema Educativo Nacional ya que, en muchos casos, no pueden presentar algún documento de identidad o escolar y solicitan ser incorporados en cualquier momento del ciclo escolar.

Cuando los alumnos transnacionales no pueden presentar documentos que permitan comprobar su nivel educativo, las autoridades les aplican exámenes diagnósticos que evalúan conocimientos basados en los contenidos del sistema educativo mexicano, ajenos a los conocimientos adquiridos en el país en que estudiaron. Algunos maestros los consideran como alumnos con problemas de aprendizaje por el sólo hecho de no manejar con soltura la lectura y la escritura en español y con frecuencia no les son reconocidos y revalidados los estudios que realizan en otro país, hecho que muchas veces resulta en la obligación a repetir un año escolar. En un estudio en Zacatecas, casi un tercio de los alumnos transnacionales reportaron que tuvieron que repetir un grado.<sup>4</sup>

Por lo anteriormente expuesto y fundado, me permito someter a consideración de esta H. Soberanía la siguiente proposición con

### Puntos de Acuerdo

**Primero.** Se exhorta a la Secretaría de Educación Pública y a los gobiernos estatales a revisar y fortalecer los programas educativos dirigidos a los alumnos transnacionales, para asegurar la inclusión pertinente y adecuada de estos alumnos al sistema educativo e informe de los resultados de sus acciones.

**Segundo.** Se exhorta a la Secretaría de Relaciones Exteriores y a la Secretaría de Educación Pública para instaurar un programa binacional entre instituciones y organismos públicos y privados de México y Estados Unidos que permita el intercambio entre maestros y administradores de escuelas básicas, medias y superiores para mejorar la atención a menores migrantes e implementar medidas binacionales que garanticen su éxito educativo en ambos lados de la frontera.

#### Notas:

1 Passel, J. (2012). *Net Migration from México Falls to Zero - and Perhaps Less*. Washington, DC: Pew Hispanic Center, 8.

2 Zuñiga Víctor. Migrantes internacionales en las escuelas mexicanas: Desafíos actuales y futuros de política educativa. Artículo en borrador.

3 *Ibidem*.

4 Hamann, E. T. (2010). “Transnational Students’ Perspectives on Schooling in the United States and México: The Salience of School Experience and Country of Birth”. *Faculty Publications: Department of Teaching, Learning and Teacher Education, University of Nebraska*, 19.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 21 de febrero de 2013.— Diputado Fernando Zárate Salgado (rúbrica).»

**Se turna a las Comisiones Unidas de Educación Pública y Servicios Educativos y de Relaciones Exteriores, para dictamen.**

**DIPUTADOS QUE PARTICIPARON EN ANEXO**  
**(en orden alfabético)**

- Anaya Llamas, José Guillermo (PAN). . . . . Estado de Coahuila: 17
- Antonio Altamirano, Carol (PRD). . . . . Petróleos Mexicanos: 18
- Caamal Mena, José Angelino (Nueva Alianza). . . . . Ley General de Cultura Física y Deporte: 6
- Corona Nakamura, María del Rocío (PRI). . . . . Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal: 9
- Flemate Ramírez, Julio César (PRI). . . . . Focos ahorradores: 22
- Fujiwara Montelongo, René Ricardo (Nueva Alianza). . . . . Distrito Federal: 20
- Ugalde Alegría, Aurora Denisse (PRI). . . . . Discriminación: 14
- Zárate Salgado, Fernando (PRD). . . . . Experiencia educativa: 24
- Zárate Salgado, Fernando (PRD). . . . . México - Estados Unidos de América: 23