



CÁMARA DE DIPUTADOS
LXIII LEGISLATURA

Diario de los Debates

ÓRGANO OFICIAL DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS
DEL CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Segundo Periodo de Sesiones Ordinarias del Segundo Año de Ejercicio

Director General de Crónica y Gaceta Parlamentaria Gilberto Becerril Olivares	Presidente Diputado Edmundo Javier Bolaños Aguilar	Director del Diario de los Debates Luis Alfredo Mora Villagómez
Año II	Ciudad de México, martes 7 de febrero de 2017	Sesión 4 Apéndice

SUMARIO

INICIATIVAS Y PROPOSICIONES CON PUNTO DE ACUERDO

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 martes 7 de febrero de 2017, de conformidad con los artículos 100, numeral 1, y 102, numeral 3, del Reglamento de la Cámara de Diputados.

7

INICIATIVAS

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Del diputado Agustín Francisco de Asís Basave Benítez, del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática, iniciativa con proyecto de decreto que reforma el artículo 37 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Se remite a la Comisión de Puntos Constitucionales, para dictamen.

9

LEY DE AVIACIÓN CIVIL

De la diputada Claudia Edith Anaya Mota, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, iniciativa con proyecto de decreto que reforma y

adiciona diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil. Se turna a la Comisión de Comunicaciones, para dictamen. 11

REGLAMENTO DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS

Del diputado Edgar Romo García, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, iniciativa con proyecto de decreto que reforma los artículos 109, 110, 111 y 112 del Reglamento de la Cámara de Diputados. Se remite a la Comisión de Régimen, Reglamentos y Prácticas Parlamentarias, para dictamen. . . . 19

LEY SOBRE EL ESCUDO, LA BANDERA Y EL HIMNO NACIONALES

Del diputado Edgar Romo García, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, iniciativa con proyecto de decreto que adiciona el artículo 6 Bis a la Ley sobre el Escudo, la Bandera y el Himno Nacionales. Se turna a la Comisión de Gobernación, para dictamen. 23

LEY DE CIENCIA Y TECNOLOGÍA

De la diputada Ana Guadalupe Perea Santos, del Grupo Parlamentario del Partido Encuentro Social, iniciativa con proyecto de decreto que reforma el artículo 36 de la Ley de Ciencia y Tecnología. Se remite a la Comisión de Ciencia y Tecnología, para dictamen. 25

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

De la diputada Melissa Torres Sandoval, del Grupo Parlamentario del Partido Encuentro Social, iniciativa con proyecto de decreto que reforma, adiciona y deroga los artículos 73, 76, 89 y 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Se turna a la Comisión de Puntos Constitucionales, para dictamen. . . 27

LEY DEL IMPUESTO ESPECIAL SOBRE PRODUCCIÓN Y SERVICIOS Y LEY DE INGRESOS DE LA FEDERACIÓN PARA 2017

Del diputado Alfredo Ferreiro Velazco, del Grupo Parlamentario del Partido Encuentro Social, iniciativa con proyecto de decreto que reforma el artículo 2o. de la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios y deroga el artículo 12 Transitorio de la Ley de Ingresos de la Federación para 2017. Se remite a las Comisiones Unidas de Hacienda y Crédito Público; y de Presupuesto y Cuenta Pública. . 30

PROPOSICIONES

VENTA DE MEDICAMENTOS POR UNIDAD

De la diputada Sara Latife Ruíz Chávez, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, proposición con punto de acuerdo, por el que se exhorta al Ejecutivo federal, para que, a través de la Secretaría de Salud y de la Cofepris, diseñe el mecanismo regulatorio necesario, a fin de transitar paulatinamente y con el menor costo posible, al modelo de venta de medicamentos por unidad. Se turna a la Comisión de Salud, para dictamen. 35

MODIFICACIONES NORMATIVAS QUE PERMITAN QUE LA CUENTA DE LA HACIENDA PÚBLICA FEDERAL, DÉ A CONOCER LA INTEGRACIÓN DETALLADA DE LA MEDIDA MÁS AMPLIA DEL BALANCE

De la diputada Karina Padilla Ávila, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, proposición con punto de acuerdo, por el que se exhorta a la SHCP, a que realice modificaciones normativas que permitan que la Cuenta de la Hacienda Pública Federal, dé a conocer la integración detallada de la medida más amplia del balance fiscal. Se remite a la Comisión de Hacienda y Crédito Público, para dictamen.

38

ASIGNAR DE INMEDIATO RECURSOS PARA LA REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO A LA CARRETERA NÚMERO 185 QUE UNE A LAS CIUDADES DE COATZACOALCOS Y MINATITLÁN

De la diputada Norma Rocío Nahle García, del Grupo Parlamentario de Morena, proposición con punto de acuerdo, por el que se exhorta al gobierno del estado de Veracruz, a asignar de inmediato recursos para la reparación y mantenimiento a la carretera número 185 que une a las ciudades de Coatzacoalcos y Minatitlán. Se turna a la Comisión de Transportes, para dictamen.

41

AGILIZAR LA DONACIÓN DE ÓRGANOS DE DONANTES CADAVERICOS

De la diputada María Elena Orantes López, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, proposición con punto de acuerdo, relativo a la difusión y promoción de la impartición del Curso para Ministerios Públicos Involucrados en Procesos de Donación de Órganos y Tejidos con fines de Trasplantes que ofrece el Centro Nacional de Trasplantes (Cenatra), con el fin de agilizar la donación de órganos de donantes cadavéricos. Se remite a la Comisión de Justicia, para dictamen.

42

REGISTRO NACIONAL DE TURISMO

De la diputada Sara Latife Ruíz Chávez, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, proposición con punto de acuerdo, por el que se exhorta al Ejecutivo federal, para que a través de la Sectur, amplíe la difusión y agilice el cumplimiento de la normatividad vigente con relación al Registro Nacional de Turismo o, en su defecto, amplíe el plazo otorgado a los empresarios y prestadores de servicio que aún no se hubieren registrado. Se turna a la Comisión de Turismo, para dictamen.

44

RATIFICACIÓN DEL CONVENIO 189 DE LA OIT SOBRE TRABAJADORAS Y TRABAJADORES DOMÉSTICOS

De la diputada Karina Padilla Ávila, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, proposición con punto de acuerdo, por el que se exhorta al Ejecutivo federal, a efecto de que instruyan a diversas dependencias de la Administración Pública, a concluir el proceso que señala el artículo 6 de la Ley Sobre la Celebración de Tratados, respecto a la ratificación del Convenio 189 de la OIT sobre trabaja-

- doras y trabajadores domésticos. Se remite a la Comisión de Trabajo y Previsión Social, para dictamen. 47
- SANCIONAR A QUIENES PROMUEVAN ACTOS DE VIOLENCIA ENTRE INFANTES Y ADOLESCENTES A TRAVÉS DE REDES SOCIALES Y SITIOS WEB**
- De la diputada María Antonia Cárdenas Mariscal, del Grupo Parlamentario de Morena, proposición con punto de acuerdo, por el que se exhorta a la PGR, a las Procuradurías de las entidades federativas y de la CDMX, a coordinar acciones inmediatas para rastrear, investigar y en su caso sancionar a quienes promuevan actos de violencia entre infantes y adolescentes a través de redes sociales y sitios web. Se turna a la Comisión de Derechos de la Niñez, para dictamen. 50
- GENERAR UNA ESTRATEGIA TRANSVERSAL DE SUS PROGRAMAS Y ACCIONES DE TRABAJO EN EL ÁMBITO DE SU COMPETENCIA PARA LOGRAR UN PROGRAMA DE REACTIVACIÓN ECONÓMICO**
- Del diputado Carlos Lomelí Bolaños, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, proposición con punto de acuerdo, por el que se exhorta a diversas dependencias, a fin de generar una estrategia transversal de sus programas y acciones de trabajo en el ámbito de su competencia para lograr un programa de reactivación económico. Se remite a la Comisión de Desarrollo Social, para dictamen. 54
- CREACIÓN DE PROGRAMAS DE PROTECCIÓN DE PARQUES Y ESPACIOS DEPORTIVOS PÚBLICOS**
- De la diputada Rosa Guadalupe Chávez Acosta, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, proposición con punto de acuerdo, por el que se exhorta a las dependencias y entidades de la administración pública centralizada y paraestatal, para que evalúen la posibilidad de construir dentro de sus instalaciones espacios deportivos, así como a las 32 entidades federativas a continuar con la creación de programas de protección de parques y espacios deportivos públicos. Se turna a la Comisión de Deporte, para dictamen. 57
- INCREMENTA EL PESO BRUTO VEHICULAR MÁXIMO AUTORIZADO PARA LOS TRACTOCAMIONES DOBLEMENTE ARTICULADOS EN SUS DISTINTAS CONFIGURACIONES VEHICULARES**
- Del diputado Jonadab Martínez García, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, proposición con punto de acuerdo, por el que se exhorta a la SCT, a eliminar de la NOM-012-SCT-2-2014, el numeral 6.1.2.2, que incrementa el peso bruto vehicular máximo autorizado para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S). Se remite a la Comisión de Transportes, para dictamen. 59

ERRADICAR LA VIOLENCIA DOMÉSTICA Y DE PAREJA CONTRA MUJERES Y HOMBRES

De la diputada Rosa Guadalupe Chávez Acosta, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, proposición con punto de acuerdo, por el que se exhorta a la Sedesol, a fin de continuar realizando acciones y programas encaminados a erradicar la violencia doméstica y de pareja contra mujeres y hombres. Se turna a la Comisión de Igualdad de Género, para dictamen. 70

GARANTÍA DE LOS DERECHOS DE LIBERTAD DE EXPRESIÓN Y DE ACCESO A LA INFORMACIÓN EN EL ESTADO DE PUEBLA

Del diputado Ángel Antonio Hernández de la Piedra, del Grupo Parlamentario de Morena, proposición con punto de acuerdo, relativo a la garantía de los derechos de libertad de expresión y de acceso a la información en el estado de Puebla. Se remite a la Comisión de Derechos Humanos, para dictamen. 72

TRACTOCAMIONES DOBLEMENTE ARTICULADOS NO TENGAN SOBREPESO AL MOMENTO DE SALIR DE LAS 16 ADMINISTRACIONES PORTUARIAS INTEGRALES FEDERALES

Del diputado Jonadab Martínez García, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, proposición con punto de acuerdo, por el que se exhorta a la SCT, a verificar al autotransporte de carga y de manera particular que los tractocamiones doblemente articulados no tengan sobrepeso al momento de salir de las 16 administraciones portuarias integrales federales a su cargo. Se turna a la Comisión de Transportes, para dictamen. 74

REGLAMENTAR EL TRANSPORTE DE INFANTES PARA SU PROTECCIÓN Y DISMINUCIÓN DE LA MORTALIDAD INFANTIL EN ACCIDENTES VEHICULARES

De la diputada María Antonia Cárdenas Mariscal, del Grupo Parlamentario de Morena, proposición con punto de acuerdo, por el que se exhorta al Ejecutivo federal, a modificar el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes Federales, con el fin de reglamentar el transporte de infantes para su protección y disminución de la mortalidad infantil en accidentes vehiculares. Se remite a la Comisión de Transportes, para dictamen. 80

DETERMINE LAS HORAS MÁXIMAS DE CONDUCCIÓN CONTÍNUA Y LAS HORAS NECESARIAS DE DESCANSO OBLIGATORIAS DE LOS CONDUCTORES DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA FEDERAL

Del diputado Jonadab Martínez García, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, proposición con punto de acuerdo, por el que se exhorta a la SCT, a fin de que elabore a la brevedad una NOM, que determine las horas máximas de conducción continua y las horas necesarias de descanso obligatorias de los conductores del autotransporte de carga federal. Se turna a la Comisión de Transportes, para dictamen. 83

ACUERDO 5/2013 DE LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN

Del diputado José Santiago López, del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática, proposición con punto de acuerdo, relativo al acuerdo 5/2013 de la Suprema Corte de Justicia de la Nación. Se remite a la Comisión de Justicia, para dictamen.

92

INICIATIVAS Y PROPOSICIONES CON PUNTO DE ACUERDO

«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 martes 7 de febrero de 2017, de conformidad con los artículos 100, numeral 1, y 102, numeral 3, del Reglamento de la Cámara de Diputados.

Con fundamento en los artículos 100, numeral 1, y 102, numeral 3, del Reglamento de la Cámara de Diputados, se informa a la honorable Asamblea los turnos dictados a las iniciativas con proyecto de decreto y a las proposiciones con punto de acuerdo, registradas en el orden del día del 7 de febrero de 2017 y que no fueron abordadas. (*)

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 7 de febrero de 2017.— Diputado Edmundo Javier Bolaños Aguilar (rúbrica), Presidente.»

«Iniciativas con proyecto de decreto

1. Que reforma el artículo 37 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, a cargo del diputado Agustín Basave Benítez, del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.

Turno: Comisión de Puntos Constitucionales, para dictamen.

2. Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil, a cargo de la diputada Claudia Edith Anaya Mota, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.

Turno: Comisión de Comunicaciones, para dictamen.

3. Que reforma los artículos 109, 110, 111 y 112 del Reglamento de la Cámara de Diputados, a cargo del diputado Edgar Romo García, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.

Turno: Comisión de Régimen, Reglamentos y Prácticas Parlamentarias, para dictamen.

4. Que adiciona el artículo 6 Bis a la Ley sobre el Escudo, la Bandera y el Himno Nacionales, a cargo del diputado Edgar Romo García, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.

Turno: Comisión de Gobernación, para dictamen.

5. Que reforma el artículo 36 de la Ley de Ciencia y Tecnología, a cargo de la diputada Ana Guadalupe Perea Santos, del Grupo Parlamentario del Partido Encuentro Social.

Turno: Comisión de Ciencia y Tecnología, para dictamen.

6. Que reforma, adiciona y deroga los artículos 73, 76, 89 y 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, a cargo de la diputada Melissa Torres Sandoval, del Grupo Parlamentario del Partido Encuentro Social.

Turno: Comisión de Puntos Constitucionales, para dictamen.

7. Que reforma el artículo 2o. de la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios y deroga el artículo 12 Transitorio de la Ley de Ingresos de la Federación para 2017, a cargo del diputado Alfredo Ferreiro Velasco, del Grupo Parlamentario del Partido Encuentro Social.

Turno: Comisiones Unidas de Hacienda y Crédito Público y de Presupuesto y Cuenta Pública.

Proposiciones con punto de acuerdo

1. Con punto de acuerdo, por el que se exhorta al Ejecutivo federal, para que, a través de la Secretaría de Salud y de la Cofepris, diseñe el mecanismo regulatorio necesario, a fin de transitar paulatinamente y con el menor costo posible, al modelo de venta de medicamentos por unidad, a cargo de la diputada Sara Latife Ruíz Chávez, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.

Turno: Comisión de Salud, para dictamen.

2. Con punto de acuerdo, por el que se exhorta a la SHCP, a que realice modificaciones normativas que permitan que la Cuenta de la Hacienda Pública Federal, dé a conocer la integración detallada de la medida más amplia del balance fiscal, a cargo de la diputada Karina Padilla Ávila, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

(*) El Apéndice corresponde a lo remitido por la Presidencia, en la página 226 del Diario de los Debates del 7 de febrero de 2017.

Turno: Comisión de Hacienda y Crédito Público, para dictamen.

3. Con punto de acuerdo, por el que se exhorta al Gobierno del estado de Veracruz, a asignar de inmediato recursos para la reparación y mantenimiento a la carretera No. 185 que une a las ciudades de Coatzacoalcos y Minatitlán, a cargo de la diputada Norma Rocío Nahle García, del Grupo Parlamentario de Morena.

Turno: Comisión de Transportes, para dictamen.

4. Con punto de acuerdo, relativo a la difusión y promoción de la impartición del Curso para Ministerios Públicos Involucrados en Procesos de Donación de Órganos y Tejidos con fines de Trasplantes que ofrece el Centro Nacional de Trasplantes (CENATRA), con el fin de agilizar la donación de órganos de donantes cadavéricos, a cargo de la diputada María Elena Orantes López, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano.

Turno: Comisión de Justicia, para dictamen.

5. Con punto de acuerdo, por el que se exhorta al Ejecutivo federal, para que a través de la Sectur, amplíe la difusión y agilice el cumplimiento de la normatividad vigente con relación al Registro Nacional de Turismo o, en su defecto, amplíe el plazo otorgado a los empresarios y prestadores de servicio que aún no se hubieren registrado, a cargo de la diputada Sara Latife Ruíz Chávez, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.

Turno: Comisión de Turismo, para dictamen.

6. Con punto de acuerdo, por el que se exhorta al Ejecutivo federal, a efecto de que instruyan a diversas dependencias de la Administración Pública, a concluir el proceso que señala el artículo 6 de la Ley Sobre la Celebración de Tratados, respecto a la ratificación del Convenio 189 de la OIT sobre trabajadoras y trabajadores domésticos, a cargo de la diputada Karina Padilla Ávila, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

Turno: Comisión de Trabajo y Previsión Social, para dictamen.

7. Con punto de acuerdo, por el que se exhorta a la PGR, a las Procuradurías de las entidades federativas y de la CDMX, a coordinar acciones inmediatas para rastrear, in-

vestigar y en su caso sancionar a quienes promuevan actos de violencia entre infantes y adolescentes a través de redes sociales y sitios web, a cargo de la diputada María Antonia Cárdenas Mariscal, del Grupo Parlamentario de Morena.

Turno: Comisión de Derechos de la Niñez, para dictamen.

8. Con punto de acuerdo, por el que se exhorta a diversas dependencias, a fin de generar una estrategia transversal de sus programas y acciones de trabajo en el ámbito de su competencia para lograr un programa de reactivación económico, a cargo del diputado Carlos Lomelí Bolaños, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano.

Turno: Comisión de Desarrollo Social, para dictamen.

9. Con punto de acuerdo, por el que se exhorta a las dependencias y entidades de la administración pública centralizada y paraestatal, para que evalúen la posibilidad de construir dentro de sus instalaciones espacios deportivos, así como a las 32 entidades federativas a continuar con la creación de programas de protección de parques y espacios deportivos públicos, a cargo de la diputada Rosa Guadalupe Chávez Acosta, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.

Turno: Comisión de Deporte, para dictamen

10. Con punto de acuerdo, por el que se exhorta a la SCT, a eliminar de la NOM-012-SCT-2-2014, el numeral 6.1.2.2, que incrementa el peso bruto vehicular máximo autorizado para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), a cargo del diputado Jonadab Martínez García, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano.

Turno: Comisión de Transportes, para dictamen.

11. Con punto de acuerdo, de Acuerdo por el que se exhorta a la Sedesol, a fin de continuar realizando acciones y programas encaminados a erradicar la violencia doméstica y de pareja contra mujeres y hombres, a cargo de la diputada Rosa Guadalupe Chávez Acosta, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.

Turno: Comisión de Igualdad de Género, para dictamen.

12. Con punto de acuerdo, relativo a la garantía de los derechos de libertad de expresión y de acceso a la informa-

ción en el estado de Puebla, a cargo del diputado Ángel Antonio Hernández de la Piedra, del Grupo Parlamentario de Morena.

Turno: Comisión de Derechos Humanos, para dictamen.

13. Con punto de acuerdo, por el que se exhorta a la SCT, a verificar al autotransporte de carga y de manera particular que los tractocamiones doblemente articulados no tengan sobrepeso al momento de salir de las 16 administraciones portuarias integrales federales a su cargo, a cargo del diputado Jonadab Martínez García, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano.

Turno: Comisión de Transportes, para dictamen.

14. Con punto de acuerdo, por el que se exhorta al Ejecutivo federal, a modificar el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes Federales, con el fin de reglamentar el transporte de infantes para su protección y disminución de la mortalidad infantil en accidentes vehiculares, a cargo de la diputada María Antonia Cárdenas Mariscal, del Grupo Parlamentario de Morena.

Turno: Comisión de Transportes, para dictamen.

15. Con punto de acuerdo, por el que se exhorta a la SCT, a fin de que elabore a la brevedad una NOM, que determine las horas máximas de conducción continua y las horas necesarias de descanso obligatorias de los conductores del autotransporte de carga federal, a cargo del diputado Jonadab Martínez García, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano.

Turno: Comisión de Transportes, para dictamen.

16. Con punto de acuerdo, relativo al acuerdo 5/2013 de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, a cargo del diputado José Santiago López, del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.

Turno: Comisión de Justicia, para dictamen.»

INICIATIVAS

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

«Iniciativa que reforma el artículo 37 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, a cargo del diputado Agustín Francisco de Asís Basave Benítez, del Grupo Parlamentario del PRD

Exposición de Motivos

Exigir a los extranjeros la renuncia de su nacionalidad de origen implica una transgresión a los derechos humanos. No hay razones válidas para obligar a una persona a que abandone y deje de lado las raíces culturales y sociales que durante largo tiempo, al menos hasta la mayoría de edad, le dieron una identidad. Por lo demás, hoy más que nunca las personas poseen identidades múltiples, e incluso las naciones más homogéneas contienen una diversidad identitaria causada en buena medida por la creciente migración. Más aún, la forja del México actual se dio en torno a la coexistencia de los pueblos originarios, la población española en particular y europea en general que inmigró y la “tercera raíz” africana, además de inmigrantes libaneses, árabes, judíos y otros provenientes de todos los continentes. No se es menos mexicano o mexicana por conservar una herencia cultural que, de hecho, muy probablemente ya forme parte de lo que llamamos mexicanidad.

Por otra parte, en nuestro país y en muchos otros la renuncia de la nacionalidad de origen no posee ningún valor jurídico, por lo que es innecesario establecer ese requisito para la obtención de la nacionalidad mexicana. Pedirlo equivale a tener diferentes clases de mexicanos, con los nacionales por nacimiento en primera y los nacionales por naturalización en segunda, puesto que los primeros poseen el derecho a tener doble nacionalidad en tanto que los segundos solo pueden aspirar a tener la mexicana.

Antecedentes

Las atrocidades cometidas en la Segunda Guerra Mundial impulsaron el avance en el derecho internacional de los derechos humanos, específicamente en la protección a la persona respecto a la posesión de una nacionalidad aunque ésta no fuese la de origen. Como toda institución jurídica, el derecho humano a la nacionalidad ha ido evolucionando hasta conformar el derecho a la doble nacionalidad, el cual se configura como sub derecho respecto de la nacionalidad.

Inicialmente el derecho a la doble nacionalidad sólo se pensó desde la perspectiva de aquellas personas que desean tener, de forma adicional, una nacionalidad distinta a la del país que le reconoce como su nacional, para dar cumplimiento a los principios que en materia de derechos humanos se han establecido en los diversos instrumentos internacionales de la materia.

El derecho a la nacionalidad se configura por primera vez en el marco internacional de los derechos humanos, en el artículo 15 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos. La finalidad inicial del derecho a la nacionalidad era permitir a todo individuo la protección de un Estado determinado. En los casos en que no ha sido posible otorgar nacionalidad alguna a una persona, la Organización de las Naciones Unidas ha llegado a brindar la protección que debería dar un Estado a sus nacionales; por ello hay quienes, sin ser parte del personal diplomático de la ONU, transitan por el mundo con un pasaporte expedido por las Naciones Unidas.

Las instituciones jurídicas no son estáticas, y menos lo son aquellas que tutelan los derechos humanos. En este sentido, el desarrollo del derecho a la nacionalidad derivó en el sub-derecho a poseer más de una nacionalidad. Éste sub-derecho permite a las personas adquirir una nacionalidad sin tener que perder la de origen. México reconoce en el apartado A) del artículo 37 constitucional que ningún mexicano por nacimiento podrá ser privado de su nacionalidad, pero se incurre en una contradicción al reconocer el derecho a la doble nacionalidad para aquellos que tengan la mexicana por nacimiento y negarle ese derecho a los nacionales por naturalización, cuyos países de origen también estipulan la no pérdida de su nacionalidad.

Lo anterior posee dos implicaciones negativas. La primera es que nuestra Constitución discrimina a los mexicanos por naturalización, porque el derecho a la doble nacionalidad solo se les otorga a los mexicanos por nacimiento. Es decir, hay mexicanos de primera -los nacionales por nacimiento- y de segunda -los naturalizados-, lo cual violenta el principio de igualdad consagrado dentro del artículo 1o constitucional. La segunda estriba en la inoperancia de la renuncia que se les exige a los mexicanos por naturalización respecto de su nacionalidad de origen, puesto que en estos no se considera válida, como en México no se acepta la pérdida de la nacionalidad mexicana de sus nacionales por nacimiento que renuncian a ella. Así como para las autoridades mexicanas no existen efectos jurídicos de esas

renuncias, tampoco existen para las autoridades de otros Estados; en ambos casos se sigue brindando la protección del Estado de origen a las personas que renuncian a su nacionalidad.

Ahora bien, el argumento de que toda persona tiene el derecho a renunciar a su nacionalidad se refuta, en el caso de la norma mexicana, por el hecho de que en todo caso esa renuncia debe hacerse de forma libre y no como producto de coacción alguna como lo es el condicionamiento para la adquisición de la nacionalidad por naturalización. Es una falacia considerar que quien desea adquirir la nacionalidad mexicana desea, por ese simple hecho, renunciar a su nacionalidad de origen.

Finalmente, existe otra disposición discriminatoria en el artículo 37 constitucional que es imperativo eliminar. Se estipula una causal de pérdida de nacionalidad que solo aplica a los mexicanos naturalizados, que es la residencia por cinco años consecutivos en el extranjero. Un mexicano por nacimiento puede residir toda su vida fuera de México, desconocer su historia, su cultura, sus tradiciones, su lengua, y no pierde su nacionalidad -ni sus derechos políticos, por cierto-. Un mexicano por naturalización, en cambio, pierde su nacionalidad mexicana si vive un lustro fuera de México, incluso con independencia de las razones de esa residencia.

Por todo lo anterior, propongo los siguientes cambios, mostrados a continuación en este cuadro comparativo de la redacción actual y la redacción propuesta:

Redacción actual del artículo 37	Propuesta de reforma
Artículo 37... A) B)...	Artículo 37... A) B)...
I. Por adquisición voluntaria de una nacionalidad extranjera, por hacerse pasar un cualquier instrumento público como extranjero, por usar un pasaporte extranjero, o por aceptar o usar títulos nobilitarios que impliquen sujeción a un Estado extranjero, y	I. Por hacerse pasar, en cualquier instrumento público dentro del territorio nacional, como extranjero al usar pasaporte u otro documento que lo acredite tal calidad para la realización de cualquier acto jurídico dentro del territorio nacional o aquel en el que se encuentre involucrada una autoridad mexicana, o por aceptar o usar títulos nobilitarios que impliquen sujeción a un Estado extranjero.
II. Por residir durante cinco años continuos en el extranjero.	II. Se deroga

El suscrito, Diputado Agustín Francisco de Asís Basave Benítez, integrante del Grupo Parlamentario del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática en la LXIII Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 6, numeral 1,

fracción I; 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a la consideración del pleno de la Cámara de Diputados el siguiente proyecto de

Decreto por el que se reforma la fracción I y se deroga la fracción II del artículo 37 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Artículo 37.

A) ...

B) ...

I. Por hacerse pasar, en cualquier instrumento público dentro del territorio nacional, como extranjero al usar pasaporte u otro documento que le acredite tal calidad para la realización de cualquier acto jurídico dentro del territorio nacional o aquel en el que se encuentre involucrada una autoridad mexicana, o por aceptar o usar títulos nobiliarios que impliquen sumisión a un Estado extranjero.

II. Se deroga

Transitorios

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

Segundo. Todas aquellas personas que antes de la expedición de este decreto hayan solicitado la nacionalidad mexicana por naturalización y se les haya obligado a la renuncia a su nacionalidad de origen, podrán retomarla sin ningún perjuicio para la conservación de su nacionalidad mexicana.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 2 de febrero de 2017.— Diputado Agustín Francisco Basave Benítez (rúbrica).»

Se remite a la Comisión de Puntos Constitucionales, para dictamen.

LEY DE AVIACIÓN CIVIL

«Iniciativa que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil, a cargo de la diputada Claudia Edith Anaya Mota, del Grupo Parlamentario del PRI

La suscrita, Claudia Edith Anaya Mota, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXIII Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 3, numeral 1, fracción VIII, 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, tiene a bien someter a consideración de esta soberanía iniciativa con proyecto de decreto, al tenor del siguiente

Planteamiento del problema

En la actualidad es cada vez más común el uso de tecnologías en las actividades cotidianas de la sociedad; principalmente en materia de comunicaciones, en las esferas productivas, el comercio, la forma en que se desempeñan algunas profesiones, el tiempo que ocupa realizarlas y el tiempo que queda disponible para la recreación, esparcimiento y entretenimiento.

Los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia, o drones, son un nuevo concepto en el ámbito aeronáutico, que la autoridad aeronáutica, la industria aeroespacial y la sociedad en general requieren comprender, definir, integrar y homologar para su adecuada operación. Estos sistemas se basan en novedades tecnológicas aeroespaciales de última generación, que ofrecen avances y pueden proporcionar nuevas y mejores aplicaciones tanto civiles, como de uso comercial,¹ y que hasta el momento no han sido regulados por el Congreso de la Unión.

La iniciativa surge a partir de una serie de incidentes recientes que involucran a los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia. En algunos casos, los usuarios se han encontrado operando sus equipos muy por encima de los límites de altura que especifican los fabricantes; y en áreas o zonas restringidas, como son los aeropuertos o las cárceles.

Por otra parte, identificar a los operadores de aeronaves pilotadas a distancia que incurran en actos ilícitos hasta el momento es una labor que resulta difícil para las autoridades. El registro de estos sistemas permitirá localizar a los

operadores que insistan operar sus equipos fuera de las limitaciones y requerimientos que la norma establezca.

Un mecanismo regulador de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia en usuarios que persigan fines comerciales, recreativos, de investigación y desarrollo de tecnologías, debe establecer lo imperante que resulta operar este tipo de equipos con seguridad en todo momento.

Necesitamos un acercamiento sensible a la regulación y un método pragmático de su aplicación para aquellos que relegan las normas y reglamentos y ponen a otros en peligro. El problema es real y nos encontramos ante una gran cantidad de trabajo en esta área, pues no existen mecanismos puntuales que administren la regulación.

Esto ha llevado al Congreso a formular una serie de reglas en pro de la seguridad pública y de la aviación civil, con un enfoque particular que garantice que los usuarios siempre mantengan sus dispositivos dentro de su “línea visual” pero que también les permita disfrutar de todos los beneficios de operar una aeronave pilotada a distancia, sin causar ningún problema.

Argumento que lo sustenta

A continuación se presenta un cuadro que contiene los principales usos que los diferentes sectores de la población dan a las aeronaves pilotadas a distancia:

Drones: usos civiles, operadores, objetivos y ejemplos de uso.

USOS	TIPO DE OPERADOR	OBJETIVOS/EJEMPLOS
Inspecciones de vigilancia y Seguridad	<ul style="list-style-type: none"> Comercial Falasio 	Pistas de transporte (ferrocarril, carreteras, puentes, tráfico) Energía (centrales nucleares, presas, diques, turbinas de viento, oleoductos y líneas eléctricas: inspección, etc.) Comunicaciones (torres de telefonía móvil) Industria (instalaciones industriales) Gente: Monitoreo entradas no autorizadas
Mapeo geo-especial	<ul style="list-style-type: none"> Comercial Estado 	Cartografía y topografía de exploración, planificación y gestión de crisis.
Monitoreo del medio ambiente	<ul style="list-style-type: none"> Comercial Falasio 	Aire, agua y otros recursos naturales: vigilancia de la contaminación, detección de material peligroso, pruebas de calidad de aire/agua, supervisión del clima.
Agricultura	<ul style="list-style-type: none"> Comercial Estado 	Cultivos, inspección de muestres, fumigación de cultivos, aplicar pesticidas.
Cumplimiento de la ley, vigilancia y seguimiento de individuos y de personas, comunicaciones.	<ul style="list-style-type: none"> Comercial (subcontratados por el Falasio) Estado (autoridades judiciales) 	Protección de infraestructura frente a las amenazas y acciones ilegales, investigación criminal, multitudes y supervisión de eventos públicos, control/protección de zonas fronterizas, comportamiento antisocial, apoyo a la respuesta policial, geo-localización, interceptar comunicaciones y dispositivos electrónicos.
Protección civil	<ul style="list-style-type: none"> Estado 	Monitoreo de infraestructura, auxilio y respuesta en desastres, búsqueda y rescate, extinción de incendios, detección de riesgos, respuesta diversas crisis.

Periodismo, cine y medios de comunicación.	<ul style="list-style-type: none"> Comercial Periodistas Cineastas Equipos de filmación 	Información periodística en vivo, investigación, presentación de informes, realización de documentales, videos promocionales, filmación en cine de ficción.
Aplicación de la reglamentación	<ul style="list-style-type: none"> Estado 	Vigilancia de la contaminación, control de la pesca, seguimiento de la tala ilegal, la vida silvestre, reglamentos de protección y de caza, etc.
Proveedores de comunicación electrónica	<ul style="list-style-type: none"> Comercial 	Aparatos de telecomunicación e informáticos
Lúdico	<ul style="list-style-type: none"> Privados Civiles 	Ocio

Fuente: Parlamento europeo (2015). *Privacy and Data Protection Implications of the Civil Use of Drones*. Dirección General de Política Interna.

Tomando en cuenta los objetivos que tiene el uso de aeronaves pilotadas a distancia, la presente reforma pretende ahondar en la regulación sobre diseños industriales; en materia de utilización de radiofrecuencia y espacio radioeléctrico; los usos, comercialización y registro de estas tecnologías; así como de las responsabilidades de sus propietarios.

De ninguna manera se busca restringir los derechos de los niños en actividades lúdicas ni de adultos en actividades científicas o comerciales, pero es preciso apuntalar la necesidad de operar este tipo de aparatos responsablemente; cuando el manejo de estos sistemas sea realizado por personas menores de 18 años de edad sea con responsabilidad y bajo supervisión del propietario del equipo.

Queda claro que estos no son acontecimientos aislados en México, la realidad es que países como Estados Unidos, Australia, España, Chile, Ecuador, Perú, Colombia, entre otros, han emitido diversos marcos regulatorios respecto al registro, uso y funcionamiento de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia:

Panorama normativo de otros países en materia de drones

País	Norma/Reglamentación	Contenido
España	Ley 48/1960	Tipos de <i>drón</i> , espacio aéreo, seguridad, carnet de piloto de drones
Chile	Norma "DAN 151" OPERACIONES DE AERONAVES PILOTADAS A DISTANCIA (RPAS) EN ASUNTOS DE INTERÉS PÚBLICO, QUE SE EFECTÚEN SOBRE ÁREAS POBLADAS.	Definiciones, aplicación, características de las aeronaves, control y catastro, registro, requisitos para el registro, atribuciones de los operadores, credencial del operador.
Australia	<i>Advisory Circular, AC 101-1, AC 101-4, AC 101-5</i> <i>AC 101-1 Remotely piloted aircraft systems (draft)</i>	Referencias, antecedentes, componentes de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia, operaciones comerciales, categorización de los equipos, entrenamiento y certificación de pilotos, operación de las aeronaves, manufactura, seguridad en la aviación civil, seguros, incidentes y accidentes con las aeronaves, responsabilidades de los usuarios.
Colombia	Reglamentos Aeronáuticos de Colombia: Circular Reglamentaria N°002	Disposiciones y requisitos que deberán cumplir los operadores de este tipo de equipos, peso máximo permitido de cada aeronave (25 kilogramos, de mayor peso estaría prohibida su operación civil), especificaciones de equipo, e identificación del mismo con el nombre del operador.
Inglaterra	<i>CAP 393: Air Navigation Order (2015)</i>	Normas de los Reglamentos de aire, el Reglamento General de navegación aérea, reglamento de navegación de mercancías peligrosas, restricción de vuelo, las disposiciones de las regulaciones de las autoridades de aviación civil.

Fuente: elaboración propia con base en las respectivas normas

El marco legal en general no va más allá de una mera regulación técnica de las medidas de prevención de mal funcionamiento en los equipos o por fallo mecánico de sus sistemas.

En México, la única reglamentación que existe es la circular que emitió la Dirección General de Aeronáutica Civil, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, cuyo objeto es “establecer los requerimientos para operar un sistema de aeronaves pilotadas a distancia, y en su caso, obtener la aprobación del tipo de diseño de un sistema de aeronave pilotada a distancia o su autorización de operación”,² además clasificó a los Sistemas, propuso un registro, pero sin establecer multas, penalizaciones o fincamiento de responsabilidades para quien no cumpla con dicha norma.

La forma de regular la aviación civil se ha basado hasta nuestros días en la noción de considerar que un piloto dirige la aeronave desde su interior y que esta comúnmente cuenta con pasajeros a bordo. Sin embargo el concepto de retirar al piloto de la aeronave plantea importantes problemas técnicos y operacionales cuya magnitud se está estudiando activamente en la comunidad aeronáutica.

En la coyuntura actual, podemos decir que nos encontramos en una fase transición, en la que categorías como los drones, la realidad virtual y los dispositivos portables se desarrollan, avanzan y se encuentran cada vez más al alcance de la población en general y no sólo a los círculos de investigación tecnológica.

El deber del Congreso de la Unión es crear una normatividad con grandes alcances, que advierta a aquel que pretenda hacer uso malintencionado de las nuevas tecnologías; una legislación inadecuada de estos vehículos aéreos no tripulados, deja la vía libre al espionaje y a la violación de la privacidad; es decir, asegurar la erradicación de aviones no tripulados en actividades ilícitas, ilegales, peligrosas o delictivas, como el narcotráfico y la delincuencia organizada permitirá poner freno a todos estos actos que afectan la seguridad pública.

De hecho, hay casos en el país donde el uso malintencionado de estas tecnologías ha sido protagonista; “en agosto de 2015, un dron con 28 libras de heroína cruzó la frontera entre México y Estados Unidos cerca de Calexico, en el sur de California. Las autoridades lograron detectarlo”.³ Distintos medios de comunicación en México han reporta-

do que los narcotraficantes han pedido a ingenieros que diseñen drones específicos para su uso en el tráfico de drogas.⁴

Ante hechos similares al mencionado, el gobierno de Estados Unidos de América ha utilizado estos sistemas para patrullar la zona del Caribe, para detectar y vigilar a las naves sospechosas de trasladar droga por largas distancias y por mucho tiempo, dándoles otra herramienta para detener a los narcotraficantes. Asimismo, permitirán hacer grabaciones en video que pueden usarse en procesos judiciales.⁵

Estados Unidos es uno de los países pioneros en el uso de drones de tipo militar; pero el uso comercial y civil, se ha incrementado en la última década por el abaratamiento de los equipos y la evolución tecnológica que ha tenido este ramo. A finales de 2015, este país puso en marcha la regulación de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia, a través de la Administración Federal de Aviación.

El Estado hace obligatorio el registro para toda persona mayor de 13 años de edad que posea un dron recreativo que pese entre 250 gramos y 25 kilogramos, el costo del registro es de 5 dólares por unidad.⁶ Ésta es una medida que comenzó a regir el 21 de diciembre de 2015. El registro de drones utilizados para fines comerciales se implantó en la primavera de 2016.

Para la presente iniciativa, se estimaron los ingresos por registro de ejemplares no militares en Estados Unidos, tomando en cuenta el costo del registro y el aproximado de unidades vendidas en 2015:

Ingresos por registro de Aeronaves Pilotadas a Distancia no militares en Estados Unidos de América, 2015 (Dólares)

Periodo	Ejemplares vendidos	Ingreso total del Estado por registro de aeronaves	Equivalente en pesos mexicanos (abril 2016)
2015 (temporada navideña)	400,000	2 millones	35 millones
2016 (proyección anual)	3,850,000	19.25 millones	338.8 millones

Fuente: elaboración propia con base en datos de Consumer Technology Association (2016), *Guide to drones*; <http://www.precisioneverything.com/unmanned-drone-guide-2016.pdf>

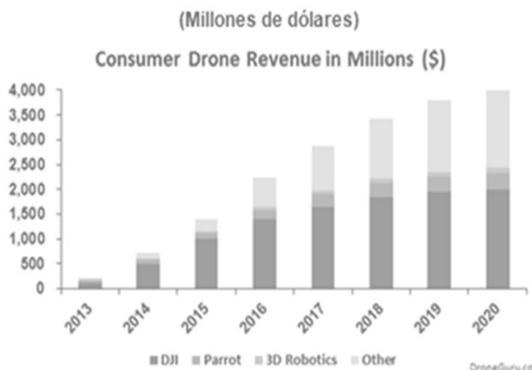
De estas proyecciones, se obtiene que el Estado perciba ingresos considerables del registro de este tipo de equipos, mismos que pueden ser utilizados para garantizar la integración segura de las aeronaves pilotadas a distancia en el sistema de aviación civil.

Por su parte, la Asociación de Transporte Aéreo Internacional está apoyando la campaña Conoce Antes de Volar para educar a los usuarios potenciales acerca de la operación segura y responsable de los aviones no tripulados, mientras se gestiona estrechamente con la Organización de Aviación Civil Internacional, así como las partes que representan los aeropuertos, los proveedores y los pilotos de servicios de navegación aérea, para acordar un enfoque común.

La Dirección General de Aeronáutica Civil ha señalado que esta operación es muy dinámica, la misma fabricación de estos aparatos es [...] dinámica, está cambiando prácticamente año con año. Son más modernos, tienen tecnología aeroespacial. Es una carrera por parte de las autoridades civiles para conocer las novedades y hacer los ajustes en sus respectivas reglamentaciones”.⁷ La fabricación de drones en México no es nueva; sin embargo, la demanda de estos aviones no tripulados en diversas industrias del país ha dado un nuevo impulso al negocio, lo que ha permitido colocar una firma mexicana dentro de las principales a escala mundial:

FIRMA	ORIGEN	VALOR DE LA COMPANIA EN 2015
DJI (Dajiang Innovation Technology Co)	China	4,500
3D Robotics	California, Estados Unidos de América/Tijuana, México	100
Parrot	Francia	90

Ingresos de las principales firmas fabricantes de Aviones No Tripulados



En 2015, las ventas de aviones no tripulados alcanzaron 1.5 mil millones de dólares incluyendo mil millones en ingresos esperados por Dajiang Innovation Technology Co, la empresa líder en fabricación de *drones* a nivel mundial. Las proyecciones de ventas y de investigación de mercado

sugieren que en 2020 el mercado de aviones no tripulados del consumidor llegará a cuatro mil millones en ingresos.

Muchas industrias e instituciones académicas realizan pruebas con drones cada vez más inteligentes y autónomos, especialmente aquellas donde resultan útiles la vigilancia y la inspección automatizadas; en nuestro país los clústeres aeroespaciales han permitido establecer un nuevo marco legal, pues representan un gran nicho económico en materia de inversión, sobre todo en la inversión extranjera directa.

Dado este estudio de caso, se puede concluir que regular el uso de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia resulta imperante y a su vez, resulta necesaria la creación de mecanismos específicos que promuevan la articulación entre la industria y las instituciones de educación e investigación en pro del desarrollo tecnológico del país.

A su vez, la demanda de estos aviones no tripulados en diversas industrias del país ha dado un nuevo impulso al mercado, el cual está siendo aprovechado por la industria, pero sobre todo, por los jóvenes mexicanos. Los expertos y fabricantes tienen conocimiento del trabajo que se realiza actualmente en el marco regulatorio para que los negocios puedan integrar drones a sus operaciones, el cual tiene como base los modelos de Inglaterra y Australia, países que ya cuentan con un sistema mucho mejor articulado.⁸

El sector aeronáutico en México cuenta con ventajas relevantes respecto a otras economías como su posición geográfica. La cercanía con dos de los principales centros de desarrollo de tecnología aeroespacial (Quebec y Seattle) abre la oportunidad para una integración industrial y tecnológica. Asimismo ventajas en los costos de operación. Cabe mencionar que también el país cuenta con disponibilidad de mano de obra calificada.⁹

ProMexico trabaja en el Programa Estratégico de la Industria Aeroespacial 2012-2020¹⁰ El objetivo es ubicar a México entre los diez primeros países en proveeduría aeroespacial, que las exportaciones alcancen un valor de 12,000 millones de dólares al año, y que los productos y materiales; producidos y certificados lleven 50 por ciento de contenido nacional.

En México, las certificaciones internacionales son homologadas y convalidadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aero-

náutica Civil. Según la Secretaría de Economía, cerca de la mitad de las 270 empresas aeroespaciales en México cuenta con el ISO-9001 y poco menos de un tercio tiene la certificación especializada AS9100.

La industria aeronáutica ha registrado un crecimiento de 15 por ciento anual desde 2009, afirmó Ildefonso Guajardo en entrevista; por lo que las metas, son aumentar sus exportaciones a 12 mil millones de dólares para 2020 y generar 110 mil empleos para ese mismo año.

En el país, el panorama del desarrollo tecnológico es positivo; de acuerdo a la revista *Technology Review*, del Instituto Tecnológico de Massachusetts, México ha llevado a cabo diversos programas orientados al desarrollo de proveedores para generar y fortalecer la cadena productiva nacional en materia aeronáutica, pero de manera específica en el tema de los drones.

Según los datos de la Secretaría de Economía, el crecimiento que experimenta el sector aeroespacial mexicano, tendrá capacidad para exportar productos con un valor de hasta 12 mil 260 millones de dólares proyectados a 2020, con un crecimiento medio anual de 14 por ciento; el pronóstico se basa en la previsible actividad que generará la red de centros de investigación que dan soporte a sectores industriales como este. Esta red pretende la extensión de espacios de tecnología y busca que se provean servicios técnicos, de infraestructura y tecnología para partes y evaluación de equipo, así como para el soporte técnico y administrativo requerido para completar las certificaciones de producto y el desarrollo de proveedores.¹¹

Por otra parte, ante el creciente uso de las aeronaves pilotadas a distancia, así como el acrecentamiento del desarrollo y producción de estos artículos dentro del país, las autoridades de protección civil, hacen una recomendación a los usuarios para no volar los drones cerca de la población: “es una situación muy delicada, esta herramienta ya puede ser del alcance de cualquier persona y precisamente por ese alcance tan fácil de adquirir un dron, se pueden generar muchas situaciones de riesgo”.¹²

Como se ha examinado, el uso de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia está parcialmente normalizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aviación Civil, pero no por el Congreso, por lo que es necesaria la creación de normas permanentes y aplicables.

Otro tema, no menos importante, es la seguridad de la aviación civil. ¿Los sistemas de aeronave pilotada a distancia civiles representan una amenaza para la sociedad? Tony Tyler,¹³ el director general de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional, exhortó a regular su actividad para impedir eventuales accidentes y lo señala como un problema real y creciente para la aviación civil.

Es cada vez más común que dicha asociación reciba informes de pilotos que señalan la presencia de drones en lugares inesperados, en particular volando a baja altitud alrededor de los aeropuertos, por lo que se señala pertinente el uso de tecnologías que permitan establecer comunicación con los aeropuertos en caso de tener que volar una aeronave pilotada a distancia cerca de ellos; así como definir las zonas restringidas y mecanismos para volar en ellas.

Sería incauto pensar que los Estados, las fuerzas militares y la población en general van a reducir su uso de aviones no tripulados. “Ellos están aquí para quedarse, pero no podemos permitir que sean una amenaza para la seguridad o impedimento de la aviación comercial”.¹⁴

El uso de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia con fines civiles y comerciales ofrece muchos beneficios en el sector de la investigación y desarrollo, que a nivel nacional se encuentra en un momento cumbre y de constante cambio; cada vez que se crea algo nuevo se abren nuevas posibilidades de aplicación en distintos sectores sociales, económicos y de producción.

Los fundamentos que apoyan la presente reforma, buscan analizar más a fondo la naturaleza, el alcance y el efecto que estos cambios tendrán en los fabricantes, los operadores y los pilotos de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia para garantizar la adecuada implantación de ella.

Fundamento legal

Por lo motivado y fundado; y con base en lo que disponen los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 3, numeral 1, fracción VIII, 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, quien suscribe somete a consideración de esta soberanía la siguiente iniciativa con proyecto de decreto:

Denominación del proyecto de decreto

Decreto por el que se reforma y adiciona la Ley de Aviación Civil, en materia de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia

Texto normativo propuesto.

Artículo Único. Se reforma el artículo 1, se adicionan las fracciones II Bis y XVII Bis al artículo 2 y el capítulo IV Bis, “De los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia”, a la Ley de Aviación Civil, para quedar como sigue:

Artículo 1. La presente ley es de orden público y tiene por objeto regular la explotación, el uso o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, respecto de la prestación y desarrollo de los servicios de transporte aéreo civil y de Estado; **así como de otras tecnologías que usan, explotan o aprovechan el espacio aéreo nacional.**

...

Artículo 2. ...

I. y II. ...

II Bis. Aeronave pilotada a distancia: todo vehículo aeronáutico no tripulado en el que el piloto a los mandos no está a bordo del avión;

III. a XVII. ...

XVII Bis. Sistema de aeronave pilotada a distancia: conjunto de elementos configurables que consisten en un vehículo aeronáutico dirigido por control remoto, su estación asociada a un piloto remoto, los enlaces de mando y control requeridas y cualquier otro elemento del sistema que pueda ser necesario en cualquier momento durante la operación de vuelo;

XVIII. ...

Capítulo IV Bis

De las Aeronaves pilotadas a Distancia

Artículo 30 Bis. Son sujetos del presente capítulo las personas físicas o morales, que desarrollen, produzcan, posean y operen un sistema de aeronave pilotada a distancia dentro de los límites del espacio aéreo nacional.

Toda persona o entidad que adquirirá, produzca, desarrolle, comercialice y realice operaciones con un sistema de aeronave pilotada a distancia, deberá obtener previamente una autorización de la Secretaría.

Artículo 30 Bis 1. Será necesaria la presentación de estudios técnicos y de seguridad realizados por la Secretaría para delimitar las operaciones automatizadas o autónomas, y estarán consideradas sobre una base según sea el caso. La Secretaría determinará las categorías que podrán contar con aprobación operacional.

Artículo 30 Bis 2. El piloto a cargo de la operación del sistema de aeronave pilotada a distancia deberá contar con la certificación expedida por la Dirección para tal efecto; asimismo deberá realizar las actualizaciones necesarias para su operación.

Artículo 30 Bis 3. La Secretaría determinará que operaciones de trabajos aéreos son actividades comerciales y no comerciales; estos trabajos podrán ser, entre otros:

I. Vista aérea de topografía;

II. Fotografía aérea;

III. Operaciones agrícolas;

IV. Investigación y desarrollo;

V. Exposiciones y demostraciones;

VI. Deporte y recreación; y

VII. Fines lúdicos.

Artículo 30 Bis 4. No se podrá hacer uso de estos aparatos con fines de espionaje u otra actividad ilícita similar.

Las que la autoridad judicial considere necesarias, y en las que se haga uso de estos sistemas de aeronaves pilotadas a distancia, no se encontrarán dentro de las restricciones de la presente ley.

Los trabajos de vigilancia aérea, búsqueda y rescate deberán estar a cargo de las autoridades de protección civil, las de seguridad pública y nacional como lo establece en la Ley General del Sistema Nacional de Seguridad Pública; por la Fuerza Aérea de conformidad con la

Ley Orgánica del Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos, y demás aplicables.

Artículo 30 Bis 5. El registro de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia tendrá como única gestión ofrecer un servicio de identificación único o matrícula para cada equipo y usuario. La secretaría deberá enviar bimestralmente a las instancias de seguridad pública y nacional, copia de dicho registro.

El registro de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia es de carácter obligatorio para personas físicas o morales que posean y operen un sistema de aeronave pilotada a distancia dentro de los límites del espacio aéreo nacional. El proceso de registro es independiente de los requerimientos para obtener un certificado de piloto remoto.

La secretaría determinará los requisitos que deberán de cumplir las personas físicas y morales para su registro. Los datos para el registro que son proporcionados a la secretaría se consideran de carácter privado.

Artículo 30 Bis 6. La secretaría recibirá una contraprestación por la expedición de matrículas a los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia, que quedará establecida en la Ley Federal de Derechos, atendiendo a la clasificación que establezca la secretaría.

La secretaría a través de la dirección se encargará de formular un curso orientado a la formación en los conocimientos de aviación que debe tener un piloto u operador de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia para el desarrollo de sus funciones. El curso deberá ser desarrollado en función del cumplimiento de la presente ley.

Artículo 30 Bis 7. La secretaría solicitará al sistema de gestión de la seguridad operacional determinar los aspectos de seguridad, mismo que será publicado a través de la dirección para informar a los usuarios de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia el riesgo que podrían representar para otros usuarios del espacio aéreo y los miembros del público.

Artículo 30 Bis 8. Será de carácter obligatorio que los propietarios o responsables contraten con alguna institución de seguros autorizados por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, una póliza que cubra la posible responsabilidad por eventuales daños a terceros o a sus

respectivos equipos, resultantes de la operación del sistema de aeronave pilotada a distancia.

Será responsabilidad del titular del permiso, el propietario o poseedor de la aeronave pilotada a distancia cubrir las indemnizaciones por los daños causados, en términos de lo dispuesto en las disposiciones legales aplicables.

Artículo 30 Bis 9. Los propietarios o responsables de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia estarán obligados a llevar una bitácora de los vuelos, donde quede registro de: tiempo de vuelo, lugar del vuelo, finalidad, incidentes, nombre del piloto, entre otros datos. Esta bitácora puede ser solicitada, en cualquier momento, por un funcionario autorizado o amparado ante la ley o sometida a revisiones periódicas por la dirección.

Los accidentes e incidentes graves serán notificados inmediatamente a la dirección, de conformidad con la Ley de Aviación Civil. Asimismo, es de carácter obligatorio que las notificaciones escritas sean presentadas dentro de las primeras 48 horas de un accidente, incidente grave o incidente de conformidad con la Ley de Aviación Civil.

Artículo 30 Bis 10. Será responsabilidad del fabricante o los fabricantes cumplir con los estándares técnicos establecidos en las normas ISO para la fabricación de este tipo de aparatos. La autoridad podrá prohibir su comercialización en caso de no cubrir, de conformidad con las gestiones que se ejecutan con otros equipos de alta tecnología. La empresa, particular o ente desarrollador deberá contar con el personal especializado para evitar en medida de lo posible que los productos finales tengan fallas.

El productor o desarrollador, ya sea persona física o moral estará encargado de crear software y aplicaciones cuyo objetivo sea ejecutar alguna función específica y será responsabilidad del mismo implantar la seguridad que requiera el sistema operativo para evitar que éste sea clonado o plagiado.

Los desarrolladores y técnicos especializados en sistemas de aeronaves pilotadas a distancia podrán realizar mejoras para optimizar sus funciones o incluso para que pueda desempeñar trabajos u operaciones que el sistema no pudiera realizar, siempre que la empresa

que realice cambios sea dueña de la patente del producto, de conformidad con la Ley de la Propiedad Industrial.

Artículo 30 Bis 11. Las infracciones a lo dispuesto en la presente ley cometidas por el operador del sistema de aeronave pilotada a distancia serán sancionadas por la secretaría de acuerdo con lo siguiente:

I. No tener vigente la licencia correspondiente, multa de 100 unidades de medida y actualización;

II. No utilizar el espacio aéreo segregado que le haya sido señalado multa de 145 unidades de medida y actualización;

III. No efectuar la conservación y mantenimiento de sus sistemas de aeronaves pilotadas a distancia y demás recursos que se relacionen con la seguridad y eficiencia del servicio, multa de 80 unidades de medida y actualización;

IV. Operar la aeronave sin licencia, multa de 85 unidades de medida y actualización. En caso de acreditar dentro de los tres días hábiles siguientes a la fecha del evento, que se contaba con licencia vigente, se aplicará una multa de 40 a 70 unidades de medida y actualización;

V. Operar la aeronave de manera negligente o fuera de los límites y parámetros establecidos por el fabricante de la misma, sin que medie causa justificada, multa de doscientos a mil unidades de medida y actualización;

VI. Volar sobre zonas prohibidas, restringidas o peligrosas, sin autorización de la secretaría, multa de 150 unidades de medida y actualización; y

VII. Arrojar o tolerar que innecesariamente se arrojen desde la aeronave pilotada a distancia en pleno vuelo, objetos o lastre, multa de 172 unidades de medida y actualización.

Por el incumplimiento con lo establecido en esta ley y demás disposiciones aplicables con relación a la implantación del sistema de gestión de la seguridad operacional por parte de los operadores o pilotos remotos, les será suspendida o revocada la licencia correspondiente, atendiendo a la gravedad de la infracción.

Transitorios

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

Segundo. Si se obtiene el sistema de aeronave pilotada a distancia en el extranjero, el registro deberá realizarse directamente al registro nacional en un plazo no mayor de 30 días hábiles, a partir de la fecha en que la autoridad aduanal entregue el equipo a su propietario, señalando todas las especificaciones del equipo que sean pertinentes.

Tercero. La Secretaría emitirá, en un plazo que no exceda de 90 días, las normas ISO para la fabricación de sistema de aeronave pilotada a distancia.

Notas:

1 Dirección General de Aeronáutica Civil (2015). Circular obligatoria que establece los requerimientos para operar sistemas de aeronaves pilotadas a distancia.

2 Obra citada.

3 *La Opinión* (2016), “Drones con drogas, la nueva modalidad de narcotráfico”, publicado el 13 de agosto de 2015: <http://www.laopinion.com/2015/08/13/drogas-y-drones-la-nueva-modalidad-del-narcotrafico/>

4 Obra citada.

5 *Excelsior* (2016), “Usarán drones en la lucha contra el narcotráfico”, publicado el 29 de abril de 2013: <http://www.excelsior.com.mx/global/2013/04/29/896474>

6 *El Universal* (2016), “Sanciones, a quienes vuelen drones sin registro en EU”, publicado el 29 de diciembre de 2015: <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/mundo/2015/12/29/sanciones-quienes-vuelen-drones-sin-registro-en-eu>

7 Declaración en “Amigos de la Aviación”, Aviation Safety Seminar, Monterrey, México, 16 y 17 de febrero de 2016. Para más información, consúltese <http://seminarioamigos.mx/program.html>

8 Martínez, Ana. *El Financiero*, 11 de junio de 2014: <http://www.elfinanciero.com.mx/tech/mexicanos-se-vuelan-con-la-fabricacion-de-drones-a-la-medida.html>

9 Secretaría de Economía (2016), Programa Estratégico de la Industria Aeroespacial 2012-2020.

10 http://economia.gob.mx/files/comunidad_negocios/industria_comercio/PROAEREO-12-03-2012.pdf

11 Consúltense MIT, *Technology Review*: <http://www.technologyreview.es/blog/388/30735/el-despegue-de-los-drones-mexicanos/>

12 Jorge Edson Vargas, director de Administración de Emergencias, Protección Civil de la Secretaría de Gobernación.

13 Tyler, Tony (2016). IATA. Consúltense el discurso completo en <http://www.iata.org/pressroom/speeches/Pages/2016-02-15-01.aspx>

14 Tyler, Tony. Obra citada.

Dado en la sede de la Cámara de Diputados, a 7 de febrero de 2017.—
Diputada Claudia Edith Anaya Mota (rúbrica).»

Se turna a la Comisión de Comunicaciones, para dictamen.

REGLAMENTO DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS

«Iniciativa que reforma los artículos 109 a 112 del Reglamento de la Cámara de Diputados, a cargo del diputado Édgar Romo García, del Grupo Parlamentario del PRI

El suscrito, Édgar Romo García, diputado federal de la LXIII Legislatura al honorable Congreso de la Unión, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, con fundamento en lo establecido por el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los artículos 55, fracción II, 56, 62 y demás relativos del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 6 numeral 1 fracción I; 77, 78 y demás relativos del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración de esta soberanía, iniciativa con proyecto de decreto que reforma los artículos 109, 110, 111 y 112 del Reglamento de la Cámara de Diputados, de conformidad con la siguiente:

Exposición de Motivos

I. Introducción

La actividad legislativa del Estado mexicano se deposita en un órgano denominado Congreso de la Unión, integrado por una Cámara de Diputados y una de Senadores. Ambas y de manera autónoma tienen como actividad fundamental la creación de normas de carácter general mediante las siguientes fases del procedimiento legislativo:

- I. Iniciativa;
- II. Dictamen de comisiones;
- III. Discusión;
- IV. Aprobación;
- V. Promulgación y publicación; y
- VI. Iniciación de vigencia.

Estas fases se encuentran previstas en los artículos 71, 72 y 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y a su vez se encuentran desarrolladas a lo largo y ancho de todo el marco jurídico que regula la función del Congreso de la Unión, inclusive por fuentes del derecho parlamentario.

El Poder Legislativo en México se compone por 628 parlamentarios, de los cuales 500 son integrantes de la Cámara de Diputados y 128 son integrantes de la Cámara de Senadores. En la Cámara de Diputados se ejercita la representación política de los ciudadanos, y en la de Senadores se representa la unidad territorial y los intereses de los estados.

Al respecto, cada Cámara tiene facultades comunes y otras más exclusivas, empero su actividad principal como ya lo mencionamos es la facultad parlamentaria, es decir, la creación de normas jurídicas.

De lo anterior se observa, que el Congreso de la Unión se encuentra instituido de manera bicameral, como sistema de representación político de nuestro País tanto para la nación como para las entidades federativas y que actualmente prevalece en el artículo 50 de la Carta Magna.

Una de las ventajas primordiales del sistema bicameral, es por una parte la de una mayor calidad de leyes, en virtud de la existencia de dos instancias que discuten y aprueban los Proyectos de Ley o Decretos, y por otra, la representación de un equilibrio de intereses sociales, ya que se manifiestan diferentes grupos de la población.

Doctrinariamente se ha señalado que, dentro de las etapas de la formación legislativa, estas se dividen a su vez: en etapas prelegislativas, legislativas y poslegislativas; o bien, en etapa inicial, de discusión y aprobación, e integradora de la eficacia.

Ahora bien, la etapa que abordaremos en esta propuesta de Iniciativa, es la legislativa o de discusión y aprobación, la cual entre otras consiste en el debate parlamentario que se suscita entre los legisladores a la luz del proyecto de ley o decreto.

Una vez aprobado el dictamen por la comisión y con anterioridad a su votación por el pleno, es donde se observa la etapa legislativa de la discusión

La discusión es el acto por el cual los legisladores que integran las Cámaras deliberan acerca del proyecto de ley o decreto, a fin de determinar si debe o no ser aprobadas. En esta etapa los legisladores exponen sus motivos y razones para estar a favor o en contra del documento que discuten.

Pero existen ciertas formalidades legales que deben cumplirse en este periodo, tales como: la formación de listas de participantes, el orden en que los oradores inscritos expresarán su opinión a favor o en contra del dictamen o del proyecto de ley, el número de veces que cada uno puede intervenir y el tiempo de las intervenciones, las discusiones en lo general, las discusiones en lo particular, las reservas presentadas, entre otros.

Al respecto, debemos decir que un aspecto de suma relevancia que se observa en la Cámara de Diputados es la de presentación de reservas, la cual incluye las denominadas adiciones o también conocidas adendas.

Esto es así puesto que, por una parte, las reservas son propuestas de modificación, adición o eliminación de uno o varios artículos incluidos en el proyecto, esto de conformidad con el artículo 109 numeral 2 del Reglamento de la Cámara de Diputados, y, por otro lado, las adiciones o adenda (adenda) como fuente del derecho parlamentario, es decir,

práctica parlamentaria, son adiciones o complementos añadidos al documento original.

En pocas palabras, debemos distinguir entre la reserva como propuesta de adición de uno o varios artículos incluidos en el proyecto, a la adición o adenda de artículos no incluidos en el proyecto.

De lo anterior se advierte, que cuando los diputados adicionan o complementan algún texto al proyecto de ley o decreto no contenido en este, su sustento se fundamenta en una fuente del derecho parlamentario, conocido como práctica parlamentaria, y por práctica parlamentaria debemos entender como aquellos actos que a lo largo del tiempo han dado vida a la organización y funcionamiento del Poder Legislativo Mexicano, sin embargo, este acto no se encuentra previsto en el marco jurídico que regula la actividad de la Cámara de Diputados, pero esto no significa que sea inválido o incorrecto dicho acto, sino que únicamente no se encuentra establecido en la norma abstracta.

Caso contrario ocurre en la Cámara de Senadores, en donde si distingue las reservas de las adiciones o adendas, esto de conformidad con los artículos 200 y 201 del Reglamento del Senado de la República.

En este sentido, resulta importante que el Reglamento de la Cámara de Diputados, el cual regula el Procedimiento Legislativo que se desahoga en la Cámara de Diputados, instituya la figura parlamentaria de las adiciones o adendas de artículos que no se encuentran incluidos en el Proyecto a discutir.

II. Problemática

Actualmente las adiciones o adendas que se realizan mediante la presentación de reservas a artículos no incluidos en el proyecto de ley o decreto que se discute, no se encuentran reguladas en el marco jurídico de la Cámara de Diputados.

Estos actos jurídicos parlamentarios que se observan ordinariamente en la Cámara de Diputados tienen su sustento en prácticas parlamentarias, la cual es una fuente del derecho parlamentario, de manera formal, real e histórica.

Las fuentes del derecho en el ámbito parlamentario son normas si bien no formales pero que dan el reconocimiento y la capacidad para que un sujeto individual o colectivo

adopte decisiones de carácter jurídico, es decir, que regulan la actividad parlamentaria.

Así pues, mientras que las fuentes normativas hacen referencia a todos aquellos documentos jurídicos que fungen como origen del marco jurídico de la Cámara de Diputados, las fuentes de dimensión sociológica y axiológica representan todas aquellas prácticas parlamentarias, jurisprudencias, costumbres, así como principios políticos fundamentales las cuales tienen relación con la creación normativa; y todas estas en su conjunto comprenden las fuentes generales del derecho parlamentario.

En esa guisa, ante ese vacío normativo como lo es la adición o adendas de artículos no incluidos en los proyectos de ley o decreto mediante la presentación de reservas, es la pretensión que busca resolver esta irregularidad en aras de instituir esta figura jurídica legislativa.

Asimismo, al instituir esta figura se consagran los derechos humanos constitucionales de seguridad jurídica y legalidad, los cuales en este contexto consisten en que todas las personas tengan la certeza de que leyes rigen la actuación de la autoridad, y que provengan de un procedimiento legislativo válido, es decir, que se respeten los principios y formalidades previstos en los ordenamientos que lo regulan, respectivamente. Estos derechos en su conjunto tienen como fin último legitimar la autoridad del Estado democrático.

Además, se homologan y fijan reglas análogas respecto del procedimiento legislativo para ambas Cámaras que integran el Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos.

Ahora bien, como lo referimos en el apartado anterior, contrario a lo que sucede en la Cámara de Diputados, en la Cámara de Senadores si se encuentra debidamente instituida las adiciones o adendas a artículos no incluidos en los Proyectos de Ley o Decreto que se discuten en lo particular, tal como se observa en el siguiente comparativo:

Reglamento de la Cámara de Diputados	Reglamento del Senado de la República
<p>Artículo 109. 1. La discusión de los dictámenes con proyectos de ley o decreto en lo particular, implica la reserva de artículos determinados para su análisis.</p> <p>2. Las reservas son propuestas de modificación, adición o eliminación de uno o varios artículos incluidos en el proyecto.</p> <p>3. Las reservas tendrán que presentarse por escrito antes del inicio de la discusión del dictamen y se registrarán ante la Secretaría, salvo que se discuta un dictamen como resultado de la modificación al orden del día, en cuyo caso, las reservas se presentarán en el transcurso de la discusión en lo particular.</p>	<p>Artículo 200 1. Concluido el debate en lo general, el Presidente abre el registro para la reserva de artículos o la presentación de adiciones al texto normativo del dictamen, las cuales serán objeto de debate y votación en lo particular.</p> <p>2. El Presidente informa al Pleno sobre los artículos reservados o las adiciones propuestas, así como de los votos particulares que se refieren a artículos o apartados específicos del dictamen.</p> <p>3. Inmediatamente ordena someter a votación en un solo acto el dictamen en lo general y los artículos no reservados.</p> <p>Artículo 201 1. Los debates en lo particular, se refieren a los artículos reservados contenidos en el cuerpo normativo de un dictamen sea para suprimirlos o modificarlos.</p> <p>2. Los debates en lo particular también se refieren a propuestas de adición de artículos al cuerpo normativo del dictamen.</p> <p>3. Cada artículo o grupo de artículos reservado o propuesta de adición, se debate y resuelve sucesivamente en el orden que les corresponde dentro del cuerpo normativo del dictamen.</p>

En consecuencia, en la Cámara de Senadores si se contempla esta figura, y no sólo eso, además distingue la presentación de reservas de las adiciones propuestas.

Por lo anterior, con la presente iniciativa se pretende instituir en el Reglamento de la Cámara de Diputados la figura jurídica parlamentaria de la adición o adenda de artículos que no se encuentran incluidos en el proyecto a discusión, para que de esta forma deje de ser una simple práctica parlamentaria, y con ello a su vez se atiendan los derechos humanos constitucionales de seguridad jurídica y legalidad que deben de contener todos los actos de autoridad, entre ellos, los del Poder Legislativo.

III. Propuesta

Tal como fue expuesto anteriormente, se estima que es momento de instituir la práctica parlamentaria de las adiciones o adendas a artículos no incluidos en el Proyecto de Ley o Decreto en la etapa de Discusión como parte del procedimiento legislativo.

Bajo este contexto, es nuestra propuesta que esta figura se instituya en el marco normativo de la Cámara de Dipu-

tados, se otorgue seguridad jurídica y legalidad a los actos de la Cámara y además se empaten las reglas que rigen los procedimientos legislativos de ambas Cámaras Parlamentarias.

En ese sentido, se estima indispensable incorporar este tópico jurídico en el Reglamento de la Cámara de Diputados, para producir mayor claridad en las reglas que rigen la creación de normas generales.

IV. Contenido de la reforma

La reforma que se propone al Reglamento de la Cámara de Diputados es en redacción sencilla, sin embargo, se estima suficiente para atender el vacío normativo que se presenta en el proceso legislativo particularmente en el ejercicio de presentación de adiciones o adendas sobre artículos no contenidos en el Proyecto de Ley o Decreto relativo a la etapa de Discusión.

En tal virtud, se propone modificar los numerales 1, 2 y 3 del artículo 109, el numeral 1 y la fracción VI del artículo 110, el numeral 1 del artículo 111 y el numeral 1 del artículo 112, todos del Reglamento de la Cámara de Diputados, para instituir en esta norma jurídica la figura que se pretende en esta Iniciativa de Ley, y con ello la practica parlamentaria que se presente en la actualidad pase a ser formalmente una figura legalmente establecida.

Es por todo lo expuesto, que me permito someter a consideración de la honorable Cámara de Diputados del Congreso de la Unión el siguiente proyecto de

Decreto

Único. Se reforma por modificación los numerales 1, 2 y 3 del artículo 109, el numeral 1 y la fracción VI del artículo 110, el numeral 1 del artículo 111 y el numeral 1 del artículo 112, todos del Reglamento de la Cámara de Diputados, para quedar como sigue:

Artículo 109.

1. La discusión de los dictámenes con proyectos de ley o decreto en lo particular, implica la reserva de artículos determinados para su análisis **o la presentación de adiciones al texto normativo del dictamen, las cuales serán objeto de debate y votación en lo particular.**

2. Las reservas son propuestas de modificación, adición o eliminación de uno o varios artículos incluidos en el proyecto. **La presentación de adiciones son propuestas que se añaden al texto normativo dictamen.**

3. Las reservas o **propuestas de adición** tendrán que presentarse por escrito antes del inicio de la discusión del dictamen y se registrarán ante la Secretaría, salvo que se discuta un dictamen como resultado de la modificación al orden del día, en cuyo caso, las reservas se presentarán en el transcurso de la discusión en lo particular.

Artículo 110.

1. Las reservas **o propuestas de adición** se discutirán de la siguiente forma:

I. a V. ...

VI. Cuando no hubiere oradores inscritos, el Presidente ordenará que se pase a la discusión del siguiente artículo reservado **o propuesta de adición.**

Artículo 111.

1. Se podrán discutir varios artículos reservados o **propuestas de adición** al mismo tiempo, cuando quien haya hecho la reserva **o propuesta de adición** lo solicite al presidente.

Artículo 112.

1. Las votaciones sobre cada uno de los artículos reservados o propuestas de adición podrán realizarse al final de la discusión sobre la totalidad de los mismos.

2. a 3. ...

Transitorio

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

Ciudad de México, Distrito Federal, a 7 de febrero de 2017.— Diputado Édgar Romo García (rúbrica).»

Se remite a la Comisión de Régimen, Reglamentos y Prácticas Parlamentarias, para dictamen.

LEY SOBRE EL ESCUDO, LA BANDERA Y EL HIMNO NACIONALES

«Iniciativa que adiciona el artículo 6 Bis a la Ley sobre el Escudo, la Bandera y el Himno Nacionales, a cargo del diputado Édgar Romo García, del Grupo Parlamentario del PRI

El suscrito, Édgar Romo García, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXIII Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en lo establecido en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 55, fracción II, 56, 62 y demás relativos del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1 fracción I, 77, 78 y demás relativos del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía iniciativa con proyecto de decreto que reforma el artículo 6o. Bis de la Ley sobre el Escudo, la Bandera y el Himno Nacionales, de conformidad con la siguiente

Exposición de Motivos

I. Introducción

El Escudo Nacional se remonta a la leyenda de la fundación de la Gran Tenochtitlán. Los mexicas viajaron desde Aztlán, actualmente Nayarit, buscando la señal que Huitzilopochtli les había dado para establecerse y fundar su imperio: un águila posada sobre un nopal florecido, en un pequeño islote ubicado en medio de una laguna. La imagen del acontecimiento se tomó desde entonces como escudo y su narración se transmitió oralmente por varias generaciones.

Para los antiguos mexicanos, el águila era el símbolo con el que se representaba la fuerza cósmica del sol, mientras que las fuerzas potenciales de la tierra estaban fundidas en la imagen de la serpiente. De esta forma, el águila devorando a la serpiente significa la comunión de esas fuerzas vitales. Asimismo, el nopal, además de representar un alimento prehispánico por excelencia es una planta propia del paisaje mexicano.

En ese sentido, se conoce como una arma defensiva y se constituye más tarde en un símbolo que dará a conocer la historia, siendo la expresión gráfica que recoge nuestro pasado indígena.

A fin de fortalecer el culto a los símbolos nacionales patrios, entre los que se encuentra el Escudo Nacional, el gobierno de la república, expidió un acuerdo el 24 de febrero de 1983, enviando posteriormente al Congreso de la Unión la iniciativa para adecuar a nuestro tiempo la Ley sobre el Escudo, la Bandera y el Himno Nacionales, siendo publicada en el Diario Oficial el 8 de febrero de 1984 la que entró en vigor el 24 de febrero del mismo año; siendo reformada en diversas ocasiones a partir de su vigencia.

Así pues, a partir de la entrada en vigor de la presente ley se institucionalizó y oficializó el Escudo, la Bandera y el Himno Nacional, como símbolos nacionales patrios.

Ahora bien, el referido ordenamiento, entre otros, establece el capítulo “Del uso y difusión del Escudo Nacional”, el cual prevé la forma de su reproducción así como en donde podrá figurar el Escudo Nacional.

También dispone que el Escudo no podrá variarse o alterar bajo ninguna circunstancia aunado a que solo podrá figurar en el uso de monedas, medallas oficiales, sellos, papel oficial y similares, vehículos que use el presidente de la República, en el papel de las dependencias de los poderes públicos federales y estatales así como de las municipalidades, y que quedara prohibido utilizarlo para documentos particulares.

En lo anterior se observa que hay una prohibición para utilizar el Escudo Nacional en documentos particulares, ya sea por los poderes públicos o por las personas físicas o morales del ámbito privado.

Ahora bien, en la actualidad hemos presenciado y sido testigos de cómo diferentes administraciones públicas, dependencias gubernamentales, poderes públicos federales y estatales y municipalidades, aparte de utilizar el Escudo Nacional, que debe ser el institucional y oficial, utilizan también diversos escudos, emblemas o insignias distintos de éstos. Ello se traduce en la personalización, marca personal e inclusive campaña o sello político que se incorporan a los diferentes objetos donde debería figurar únicamente la institucionalidad de la autoridad pública.

Esto sucede porque no hay precepto legal que prohíba incluir escudos, emblemas o insignias diversos del institucional en los objetos donde este último puede figurar.

Por tanto, consideramos que se debe privilegiar los escudos oficiales e institucionales sobre los creados por las autori-

dades que gobiernan, para que con esto independientemente de la administración pública que se encuentre gobernando, siempre se utilicen estos y no diversos o ambos.

Resulta determinante que esta legislación adopte una prohibición para los entes gubernamentales sobre utilizar escudos, emblemas o insignias diversos a los institucionales y oficiales, en aras de privilegiar los símbolos nacionales patrios sobre otros, otro así como la institucionalidad y uniformidad.

II. Problemática

La institucionalidad es el respeto de las instituciones que lo forman, porque para decirlo más claro, institución es la ley o la organización fundamental, tal como lo establece el diccionario de cualquier lengua o idioma.

El Escudo es igual que la Bandera y el Himno uno de los símbolos de la patria, y como tal se le debe gran amor y respeto.

Conforme a dichas premisas de respeto y de amor a las instituciones y a los símbolos nacionales patrios, es por lo que todo gobierno imperiosamente debe adoptar en sus documentos, materiales y objetos oficiales que prevé la ley.

Sin embargo, comúnmente observamos que los gobiernos utilizan en muchos casos distintos escudos, emblemas e insignias en los objetos donde deben figurar los oficiales.

Estas prácticas ocasionan que los objetos donde debe de figurar este símbolo patrio, se contamine por elementos que nada tiene que ver con los oficiales; de tal forma, que muchas de las veces este tipo de contaminación obedece a la personalización, marca, campaña o sello político que el gobernante le quiere ofrecer al ciudadano o elector.

Por tanto, se puede advertir que los objetos oficiales muchas de las veces se pueden convertir en objetos propagandísticos electorales dirigidos al ciudadano en aras de identificar una marca o sello de una persona o administración, incluso en ocasiones con la única finalidad de ligarla a los colores o simbología de un partido político. No se puede permitir el mezclar objetos institucionales con propagandísticos, mucho menos con fines partidistas o electorales.

Sin duda, como mencionamos, consideramos que estas prácticas atentan contra el respeto y amor a las instituciones así como a sus símbolos patrios.

Además, debemos sumar que insertar otro escudo, emblema o insignia en los objetos donde puede figurar el escudo institucional, por ejemplo en el membrete de la papelería oficial, representa un gasto al erario público adicional y considerable, que incluso podría ser hasta millonario, puesto que se llega al absurdo de insertar o colocar esa marca o sello personal en cualquier objeto y espacio público, como lo hemos observado en bardas, parques, cordones de banquetas, puentes, panorámicos, comerciales, entre otros.

Al respecto, es muy común casi podríamos decir que es una regla que cuando una administración pública llega a ejercer su mandato, una de las primeras acciones o cambios que realiza es la difundir e impregnar por todos lados su emblema o marca personalizada, a lo largo y ancho de todas sus dependencias y espacios públicos de los que tiene control.

Por poner sólo un ejemplo, el cambio total de la papelería oficial e institucional ocasiona un despilfarro al erario así como un daño al ambiente, pues por un lado se destruye toda la papelería con que cuenta esa administración pública para reemplazarla por otra nueva que incluya sus emblemas y marcas personalizadas, y por otro lado, este hecho ocasiona una erogación de recursos públicos innecesario, dado que se pudo utilizar la papelería que dejó la administración pasada.

Estas prácticas se observan recurrentemente en cada cambio de administración de los poderes públicos y niveles de gobierno, incluso es importante mencionar que dichas marcas o sellos personales en la mayoría de las ocasiones coinciden con los colores de los partidos políticos que los postularon, lo que denota que dichas prácticas se realizaron con el afán de dejar como una marca o insignia política lo que debe ser institucional.

Por tanto, estimamos que lo más conveniente respecto a este tipo de acontecimientos, es que exista una norma jurídica que prohíba la utilización de elementos ajenos a los institucionales en los objetos donde deben figurar los símbolos patrios, esto con el fin de evitar el que las autoridades le puedan dar un mal uso y además sacar provecho personal respecto a este tipo de situación.

Con la presente iniciativa se pretende legislar y atender el referido acontecimiento, para con ello fortalecer la institucionalidad y los símbolos patrios sobre cualquier elemento ajeno que se pretenda establecer en los objetos donde éstos puedan figurar.

III. Propuesta

Como se advierte, el anterior escenario nos indica que es oportuno poner en orden este suceso.

Es nuestra propuesta que se prohíba desde Ley sobre el Escudo, la Bandera y el Himno Nacionales el uso por los entes gubernamentales de escudos, emblemas o insignias distintos de los previstos en las normas jurídicas.

Con esta propuesta se pretende institucionalizar que los gobiernos solamente podrán utilizar los símbolos nacionales patrios así como los institucionales, particularmente respecto del Escudo, de tal forma que únicamente podrán figurar estos de conformidad con la ley, y no deberán utilizar otro ni siquiera de forma conjunta.

No podría haber mejor mecanismo para privilegiar el Escudo como símbolo nacional patrio, así como de generar una institucionalidad e uniformidad en los objetos donde puede figurar este, que prohibir este tipo de sucesos; a manera tal, que con esta acción legislativa se evitaría la personalización, marca personal e inclusive la campaña o sello político de algunos gubernamentales. Por tanto, es de suma importancia analizar y en su caso aprobar esta iniciativa de ley por parte de esta soberanía popular.

IV. Contenido de la reforma

La reforma que se propone respecto a la Ley sobre el Escudo, la Bandera y el Himno Nacionales es en redacción sencilla; sin embargo, se estima suficiente para prohibir que los entes gubernamentales utilicen escudos, emblemas o insignias distintos de los previstos en la ley.

Se propone adicionar el artículo 60. Bis de la Ley sobre el Escudo, la Bandera y el Himno Nacionales para prohibir expresamente a la administración pública federal, los poderes federales y estatales, así como de las municipalidades utilizar otro escudo, emblema o insignias que no sea el Escudo Nacional, salvo los que las normas jurídicas establezcan, en aras de privilegiar los símbolos nacionales patrios, así como la institucionalidad y uniformidad de las autoridades gubernamentales.

Por todo lo expuesto me permito someter a consideración de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión el siguiente proyecto de

Decreto

Único. Se **reforma** por adición el artículo 60. Bis de la Ley sobre el Escudo, la Bandera y el Himno Nacionales, para quedar como sigue:

Artículo 60. Bis. Queda prohibido para la administración pública federal, los poderes federales y estatales, así como de las municipalidades utilizar otro escudo, emblema o insignia que no sea el Escudo Nacional, el escudo de las entidades federativas o el de los municipios.

Transitorios

Primero. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación, sin perjuicio de lo dispuesto en los transitorios siguientes.

Segundo. La reforma del artículo 60. Bis de esta ley será aplicable para la administración pública federal y a sus poderes públicos que sean elegidos a partir del proceso electoral de 2017-2018.

Tercero. La reforma del artículo 60. Bis de esta ley será aplicable para la administración pública estatal, sus poderes públicos y municipios que sean elegidos a partir del proceso electoral de 2017-2018.

Ciudad de México, a 7 de febrero de 2017.— Diputado Édgar Romo García (rúbrica).»

Se turna a la Comisión de Gobernación, para dictamen.

LEY DE CIENCIA Y TECNOLOGÍA

«Iniciativa que reforma el artículo 36 de la Ley de Ciencia y Tecnología, a cargo de la diputada Ana Guadalupe Perea Santos, del Grupo Parlamentario del PES

La suscrita, Ana Guadalupe Perea Santos, diputada federal de la LXIII Legislatura del honorable Congreso de la Unión, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Encuentro Social, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y artículos 6, numeral 1, fracción I; 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, pre-

senta a la consideración de esta soberanía la siguiente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 36 de la Ley de Ciencia y Tecnología.

Exposición de Motivos

En un contexto de globalización, el avance de la ciencia, tecnología e innovación, posibilita a economías y sociedades como la mexicana, mejorar las condiciones de desarrollo, competitividad y crecimiento, por lo que es fundamental impulsar este sector importante en nuestro país, con gran prioridad y compromiso.

Con este mismo espíritu de mejora, la presente iniciativa busca fortalecer las opiniones de los diferentes actores del CTI, en el Foro Consultivo Científico y Tecnológico.

El Sistema Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación (CTI) ha sido fortalecido por la ley general de la materia al incluir tres instancias de coordinación y consulta: el Consejo General de Investigación Científica, Desarrollo Tecnológico e Innovación; la Conferencia Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación y el Foro Consultivo Científico y Tecnológico.

En lo que respecta al Foro Consultivo, de acuerdo al artículo 36 de la Ley de Ciencia y Tecnología, es un órgano autónomo y permanente de consulta del Poder Ejecutivo, del Consejo General y de la Junta de Gobierno del Conacyt. En su fracción I establece que tendrá por objeto la formulación de propuestas en materia de políticas y programas de investigación científica, desarrollo tecnológico e innovación. En su fracción V establece que su mesa directiva estará formada por 20 integrantes de los cuales 17 serán los titulares de organizaciones académicas y empresariales, de la UNAM, IPN, Cinvestav, entre otras. Los otros tres integrantes, serán investigadores miembros del Sistema Nacional de Investigadores (SNI), representantes uno de ellos de las ciencias exactas o naturales, uno de las ciencias sociales o humanidades y uno de la ingeniería o tecnología.

Desde sus inicios, en 2002, el Foro Consultivo también ha colaborado con el Poder Legislativo, a través del trabajo coordinado con las comisiones de Ciencia y Tecnología, y otras encargadas de temas como educación, competitividad, presupuesto y administración pública. Asesora a los Congresos estatales en la actualización de sus marcos normativos en la materia.

En este orden de ideas, existe la urgente necesidad de contar con la participación de un representante de la comisión de Ciencia y Tecnología de la Cámara de Diputados, en la figura de algún integrante de la Junta Directiva de dicha Comisión.

De acuerdo al artículo 149 del Reglamento de la Cámara de Diputados, la Junta Directiva estará conformada por el Presidente y los secretarios de la comisión o comité, siendo el Presidente su titular.

En el entendido que uno de los objetivos primordiales de la Comisión de Ciencia y Tecnología de la Cámara de Diputados es impulsar desde el ámbito legislativo los factores esenciales de los procesos de desarrollo económico y social en nuestro país, siendo necesario un mayor aporte de recursos a la ciencia y tecnología nacional.

En consecuencia, la incorporación de algún integrante de la Junta Directiva de la Comisión de Ciencia y Tecnología de la Cámara de Diputados generaría mayor certidumbre en la toma de decisiones que se tomen dentro del Foro consultivo en lo concerniente a ciencia, tecnología e innovación.

Por lo anteriormente expuesto, someto a la consideración de esta H. Cámara de Diputados el siguiente proyecto de

Decreto por el que se reforma el artículo 36 de la Ley de Ciencia y Tecnología

Único: Se reforma el artículo 36 de la Ley de Ciencia y Tecnología.

Capítulo VI Participación

Artículo 36. Se constituye el Foro Consultivo Científico y Tecnológico como órgano autónomo y permanente de consulta del Poder Ejecutivo, del Consejo General y de la Junta de Gobierno del Conacyt, el cual se establecerá y operará conforme a las siguientes bases:

- I. Tendrá por objeto promover la expresión de la comunidad científica, académica, tecnológica y del sector productivo, para la formulación de propuestas en materia de políticas y programas de investigación científica, desarrollo tecnológico e innovación;
- II. Estará integrado por científicos, tecnólogos, empresarios, un **representante de la Comisión de Ciencia y**

Tecnología de la Cámara de Diputados, en la figura de cualquier integrante de la Junta Directiva de dicha Comisión y por representantes de las organizaciones e instituciones de carácter nacional, regional o local, públicas y privadas, reconocidas por sus tareas permanentes en la investigación científica, desarrollo tecnológico e innovación, quienes participarán, salvo en los casos previstos en esta Ley, de manera voluntaria y honorífica;

III. a VIII. ...

El Conacyt deberá transmitir al Consejo General y a las dependencias, entidades y demás instancias competentes, las propuestas del Foro Consultivo, así como de informar a éste del resultado que recaiga. Las propuestas que presente el Foro Consultivo se formularán con base a las recomendaciones que realicen sus comités especializados y tomando en cuenta la opinión de las comunidades científicas, académicas, tecnológicas y empresariales.

A petición del Poder Legislativo Federal, el Foro podrá emitir consultas u opiniones sobre asuntos de interés general en materia de ciencia y tecnología.

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 Palacio Legislativo de San Lázaro, a 2 de febrero de 2017.— Diputada Ana Guadalupe Perea Santos (rúbrica).»

Se remite a la Comisión de Ciencia y Tecnología, para dictamen.

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

«Iniciativa que reforma, adiciona y deroga los artículos 73, 76, 89 y 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, a cargo de la diputada Melissa Torres Sandoval, del Grupo Parlamentario del PES

Melissa Torres Sandoval, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Encuentro Social en la LXIII Legislatura,

con fundamento en lo dispuesto en la fracción II del artículo 71 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, somete a la consideración del pleno de la Cámara de Diputados la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de aprobación de tratados internacionales al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

I. Los derechos humanos en la Constitución

El texto constitucional, vigente a partir de junio de 2011, en materia derechos humanos y amparo configuran una renovada arquitectura constitucional que obliga a analizar los contenidos orgánicos que la propia Constitución establece.

Hay que tener presente que, con independencia de las reformas en materia de amparo (no menos importantes, por supuesto), la reforma que específicamente marca este nuevo paradigma constitucional, igual o quizá mayor al del propio reconocimiento de los derechos sociales en 1917, es la protección de los derechos humanos reconocidos por la propia Constitución “y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte” (artículo 1o. vigente a partir del 11 de junio de 2011).

Incluso, el citado artículo constitucional establece que “las normas relativas a los derechos humanos se interpretarán de conformidad con esta Constitución y con los tratados internacionales de la materia favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.”

Tal como se observa de las transcripciones anteriores, el papel que se le da a los “tratados internacionales” es fundamental, ya que, incluso, de facto, podrían ubicarse por encima de la Constitución al contemplar derechos fundamentales no reconocidos expresamente por ésta, lo que pone de relieve su importancia en el nuevo paradigma constitucional que establece la propia Constitución.

Así, la propia Suprema Corte de Justicia de la Nación ha reconocido esta importancia al hablar del llamado “control de la convencionalidad” que, siguiendo a algunos doctrinarios, debe entenderse como la aplicación de las disposiciones de los Convenios Internacionales al interpretar los derechos y libertades de conformidad con dichos convenios, esto es, en interpretar las normas jurídicas internas procurando el respeto a tales Convenios o Tratados Internacionales para que

lo ahí dispuesto no se vea afectado o disminuido con la aplicación de leyes internas contrarias a ellos.

En este sentido y dada la trascendencia que dicha fuente de Derecho está teniendo y tendrá en nuestro sistema jurídico, en opinión de quien esto suscribe, vale la pena reflexionar sobre la forma en que tales instrumentos pasan a formar parte del sistema jurídico mexicano.

II. La aprobación de los tratados internacionales en la Constitución

De conformidad con lo dispuesto por el artículo 133 constitucional los tratados internacionales deben ser aprobados en exclusiva por el Senado de la República, una vez que sean celebrados por el presidente, para que sean ley suprema de toda la unión.

Ahora bien, si consideramos que los Convenios o tratados internacionales establecen derechos fundamentales cuya vigencia es reconocida por la propia Constitución y observamos que, sin distinción alguna, dicha fuente de Derecho únicamente es aprobada, en su caso, por el Senado de la República, previa suscripción del Ejecutivo Federal, es claro que esto no puede seguir así, ya que se le está privando a la Cámara de Diputados de la posibilidad de intervenir en la formación de tales convenios o tratados sin que exista una causa que lo justifique. Piénsese incluso en la suscripción de tratados sobre materias cuya competencia exclusiva corresponde a ésta Cámara y donde no interviene en absoluto para su formación.

De ahí que resulte adecuado pensar que los tratados o convenios internacionales sean aprobados no sólo por el Senado, sino por la Cámara de Diputados, e incluso, en aquellos casos donde por disposición de la propia Constitución existan materias donde se establezca que la Cámara de Diputados deba fungir como Cámara de Origen dentro del proceso legislativo ordinario, también así suceda con la aprobación de un tratado o convenio internacional que regule dicha materia.

III. El artículo 133 constitucional

Al respecto, vale la pena traer a colación un poco de historia del artículo 133 constitucional, que establece la facultad exclusiva del Senado para aprobar los tratados celebrados y que se celebren por el presidente de la República.

Lo anterior, ya que éste precepto fue reformado en 1934 para establecer que los tratados internacionales celebrados y que se celebran (su texto original señalaba “hechos y que se hicieren”) por el Presidente de la República debían estar acorde con la Constitución (mandato que en su texto original no establecía) y estar aprobados por el Senado (antes se señalaba que con “la aprobación del Congreso”), lo que generó una serie de críticas que justamente tiene que ver con el hecho de que:

...los tratados a que se refiere el artículo 133 de la Constitución, son una clase especial de normas jurídicas que por mandato constitucional se incorporan a la legislación nacional con la jerarquía de “ley suprema de toda la unión” y esa categoría jurídica sólo podía reconocerla la Constitución a los tratados internacionales que fueran aprobados por el Congreso de la Unión y no únicamente por el Senado... (Patiño Mánffer, Ruperto. “Comentario al artículo 133 constitucional” en *Derechos del Pueblo Mexicano. México a través de sus Constituciones*, tomo XII, sexta edición, Miguel Ángel Porrúa Grupo Editorial, México, 2003, página 1180).

Lo anterior, a decir del citado autor, junto con el mandato de que dichos tratados estén de acuerdo con la Constitución “(...) obliga al titular del Ejecutivo federal a no asumir ningún compromiso internacional que pudiera reñir con la legislación ordinaria expedida por el Congreso de la Unión en ejercicio de facultades exclusivas previstas en el artículo 73 del Pacto Federal y en todas las otras materias que expresamente la Constitución encomienda a dicho Cuerpo Legislativo” como lo sería por ejemplo el caso de la materia tributaria, ya que es una facultad exclusiva ya no se diga de intervención de la Cámara de Diputados en el establecimiento de contribuciones, sino que debe ser Cámara de Origen en materia de proyectos que versen sobre contribuciones o impuestos.

Al respecto, un notable jurista, citado por don Ruperto Patiño Mánffer en el comentario descrito, don Manuel Herrera y Lasso (“Puntos de vista preliminares sobre el Tratado”, en: *Revista de la Escuela Nacional de Jurisprudencia*, México, tomo VIII, número 30, abril-junio de 1946, página 187 y 188) establece que: “Probablemente en caso de los tratados de paz y amistad... figuran cláusulas arancelarias que nos vemos en el caso de tachar de inconstitucional también, porque el artículo 73, ahora fracción XXIX por reforma constitucional reciente, antes en la fracción X, facultaba al Congreso para expedir aranceles. Y la prerrogativa

del Congreso en esta materia resulta limitada por los pactos internacionales que se superponen a la Constitución y disminuyen la facultad que ésta otorga a un órgano de autoridad”, por lo que en su concepto, sin decir, cuántos, sostiene que “muchos de nuestros tratados son inconstitucionales”.

En otras palabras, dejar como una facultad exclusiva del Senado (como sucede desde 1934) la aprobación de los tratados internacionales podría generar incluso que algunos de ellos resultaran inconstitucionales al privar de su aprobación a la Cámara que a nivel interno ejerce una facultad exclusiva de regulación sobre ciertas materias.

En similares términos se pronuncia don Ernesto Enríquez Junior, igualmente citado en el comentario en escolio, al señalar (“Defensa del Tratado México-Norteamericano sobre Ríos Internacionales, en *Revista de la Escuela Nacional de Jurisprudencia*, México, tomo VIII, número 30, abril-junio de 1946, página 240) que: “Asimismo ningún tratado podría contener compromisos de carácter pecuniario, en vista de que el artículo 74, fracción IV de la misma Constitución establece como facultad exclusiva de la Cámara de Diputados el aprobar el Presupuesto anual de gastos y, por ende, el pacto internacional celebrado por el presidente y aprobado por el Senado, si implica una erogación, es anticonstitucional en razón a que sólo la Cámara de Diputados puede aprobar tal gasto, o bien, debe quedar a merced de dicha Cámara para su súper-ratificación”.

De lo que podemos concluir que los tratados internacionales no deben contener compromisos que se refieran a materias cuya regulación jurídica esté encomendada por la Constitución a órganos de gobierno distintos al Presidente, como lo es el Congreso de la Unión (como el caso de la Cámara de Diputados como Cámara de Origen, en materia de contribuciones).

Máxime si consideramos que, en el proceso legislativo de la citada reforma de 1934, ni en la exposición de motivos (es más, en dicha exposición no se contemplaba la reforma al citado artículo constitucional), se menciona algo que justifique la sustitución de la palabra “Congreso” por la de “Senado”. Todas las referencias a la “necesaria” reforma al artículo 133 (surgida al seno de las comisiones del Senado de la República que discutieron las reformas necesarias para aprobar la entonces Ley de Nacionalidad y Naturalización) se ocupan del tema del principio de Supremacía constitucional, pero no del cambio de ente encargado de aprobar los tratados internacionales.

En otras palabras, como lo dice el propio Patiño Mánffer “no encontramos, sin embargo, ninguna explicación o razonamiento que pudiera servir de justificación para sustituir al Congreso por el Senado en la grave responsabilidad de aprobar los tratados internacionales celebrados por el presidente de la República”.

En cambio, hoy en día, se justifica planamente que el Congreso de la Unión en su conjunto y no solamente el Senado de la República cumpla con la delicada tarea de aprobar dichos tratados, ya que incluso, como se asentó líneas arriba puede darse el caso que tales tratados contengan disposiciones en materia de derechos fundamentales que la Constitución no reconozca expresamente.

En virtud de lo anterior se propone la reforma, adición y derogación de diversas disposiciones constitucionales con el fin de arrogar de nueva cuenta la facultad de aprobar los tratados internacionales que celebre el presidente de la República al Congreso de la Unión.

IV. Contenido de la iniciativa

La iniciativa propone adicionar un inciso XXIX-X al artículo 73 constitucional para establecer que la facultad de aprobar los tratados internacionales que celebre el Presidente de la República corresponda al Congreso de la Unión en su conjunto, distinguiéndose únicamente que la aprobación, en primera instancia y en función a la materia que regule el tratado, deberá darse en la Cámara que la propia Constitución señale como Cámara de origen.

En congruencia con la citada adición se hace necesario derogar lo establecido en el segundo párrafo de la fracción I del artículo 76 constitucional que establece la facultad exclusiva para el Senado de aprobar los tratados internacionales.

Asimismo, es menester, con el mismo criterio de congruencia, reformar lo dispuesto en la fracción X del artículo 89 y el diverso 133 Constitucionales para establecer que los tratados internacionales deberán ser aprobados por el Congreso de la Unión.

Con base en lo expuesto, presento ante esta honorable asamblea la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se derogan, reforman y adicionan diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Artículo Único. Se **adiciona** una fracción XXIX-X al artículo 73; se **deroga** el segundo párrafo de la fracción I del artículo 76; y se **reforman** la fracción X del artículo 89 y el artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para quedar como sigue:

Artículo 73.

...

XXIX-X. Para aprobar los tratados internacionales y convenciones diplomáticas que el Ejecutivo federal suscriba, así como su decisión de terminar, denunciar, suspender, modificar, enmendar, retirar reservas y formular declaraciones interpretativas sobre los mismos.

Para estos efectos, en aquellos casos que la Constitución establezca que la discusión de la materia que regule el Tratado deba iniciarse de manera exclusiva en alguna de las Cámaras del Congreso de la Unión, la aprobación del Tratado respectivo deberá iniciarse en tal Cámara.

Artículo 76. ...

I. ...

(Derogado)

Artículo 89. ...

...

X. Dirigir la política exterior y celebrar tratados internacionales, así como terminar, denunciar, suspender, modificar, enmendar, retirar reservas y formular declaraciones interpretativas sobre los mismos, sometiendo a la aprobación del Congreso de la Unión. ...

...

Artículo 133. Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los Tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Congreso de la Unión, serán la Ley Suprema de toda la Unión. ...

Transitorios

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

Segundo. En todas las disposiciones legales que se haga referencia al Senado de la República como única Cámara encargada de aprobar los tratados internacionales celebrados y que se celebren por el Presidente de la República dicha facultad deberá entenderse referida al Congreso de la Unión.”

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 2 de febrero de 2017.— Diputada Melissa Torres Sandoval (rúbrica).»

Se turna a la Comisión de Puntos Constitucionales, para dictamen.

LEY DEL IMPUESTO ESPECIAL SOBRE PRODUCCIÓN Y SERVICIOS Y LEY DE INGRESOS DE LA FEDERACIÓN PARA 2017

«Iniciativa que reforma el artículo 2o. de la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios y deroga el duodécimo transitorio de la Ley de Ingresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal de 2017, a cargo del diputado Alfredo Ferreiro Velazco, del Grupo Parlamentario del PES

El que suscribe, diputado federal José Alfredo Ferreiro Velazco del Grupo Parlamentario del Partido Encuentro Social, de la LXIII Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77, numerales 1 y 3, y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración del pleno de esta honorable Cámara de Diputados la presente iniciativa con proyecto decreto que reforma el artículo 2o., modificando el punto 1 en sus incisos a, b, c y el punto 2, de la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios; así como la derogación del artículo 12 transitorio de la Ley de Ingresos de la Federación para 2017; al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

México atraviesa por una crisis social y económica, a raíz del incremento a los precios de las gasolinas, el descontento social se incrementa de manera gradual, pues la economía de las familias mexicanas está siendo severamente afectada.

Lo que ha llevado a que en este primer mes del año se han realizado innumerables manifestaciones a lo largo de la Republica, siendo uno de los estados más afectados Baja California, en donde la ciudadanía ha mostrado su descontento por medio de bloqueos.

Pues como se sabe, no solo se trata del alza al precio del combustible, a este incremento se sumaron el de la energía eléctrica y gas LP.

En el caso de la frontera norte del país, además de la situación descrita con antelación, está el reciente incremento del IVA y la condición del alza del dólar frente al peso.

Además de que la economía en estos estados también ha sido afectada, por ejemplo en Baja California el Producto Interno Bruto (PIB) en 2014 tuvo un decremento del -0.13%.

Y en 2015 la Población Económicamente Activa solo representaba el 61.4% de la población en edad de trabajar, es decir, poco más de la mitad de la población se encontraba laborando.

Mientras que según INEGI, la oferta de trabajo en el último quinquenio de 2010 a 2015, ha presentado una disminución de 2.8 y 0.6 puntos porcentuales para los hombres y las mujeres respectivamente.¹

Aunado a los problemas económicos y sociales que presenta Baja California, si a estos le agregamos el alza al precio de la gasolina, el descontento se hace más evidente.

Pues estadísticas del mismo Inegi, señalan que el número de población que utiliza carro o transporte público para trasladarse a su lugar de trabajo es muy alto: De la población que trabaja y se traslada al lugar en donde desempeña su actividad, poco menos de la mitad (47.7%) se dirige al lugar de trabajo en vehículos particulares; el 27.4% emplea un transporte público: camión, taxi, combi o "colectivo"; el 11.3% camina para llegar al trabajo; 10.5% cuenta con transporte proporcionado por la empresa; mientras que la

población que utiliza bicicleta representa el 2.1% y los sistemas de transporte público como metrobús son utilizados por el 0.1% de la población ocupada.² Es decir, más del 95% de la población que labora ocupa algún medio de transporte que utiliza gasolina.

Con esta información queremos argumentar que la situación económica del estado, no se encuentra totalmente sostenible para poder solventar los incrementos por el llamado gasolinazo.

Aunado a lo mencionado los incrementos, son aprovechados por muchos en diversas partes de la Republica, para encarecer todavía más de lo debido los precios.

Incluso se ha incrementado la canasta básica, en un 17.7 % según el Análisis en Comercio, Economía y Negocios de la UNAM.³

Todo lo anterior, en solo un mes de la aplicación de las medidas fiscales para este 2017.⁴ Otro incremento que se dio a raíz de lo ya mencionado y que lastima gradualmente el bolsillo de los mexicanos a nivel nacional, es el del sector transporte, ya que un trabajador que gana salario mínimo, destina casi una cuarta parte de sus ingresos en transporte público.

Tomando en cuenta lo anterior y en consideración a la solicitud que algunos ciudadanos principalmente del estado de Baja California han realizado, es que la presente iniciativa, tiene como propósito reducir en un 50 por ciento el Impuesto Especial Sobre Producción y Servicios a las gasolinas para que quede de la siguiente forma:

Gasolina menor a 92 octanos, para que pase de 4.30 a 2.15 pesos por litro; a la Gasolina mayor o igual a 92 octanos para que pase de 3.64 a 1.82 pesos por litro; al Diésel, para que pase de 4.73 a 2.36 pesos por litro; y a los Combustibles no fósiles, para que pasen de 3.64 a 1.82 Pesos por litro.

Esta propuesta representa una gran ayuda para los mexicanos, pues en ese sentido la canasta básica conservaría un costo más acorde a la condición económica de los ciudadanos.

Además de las razones vertidas, resulta urgente llevar a cabo acciones de esta importancia, para contrarrestar el malestar generalizado de los ciudadanos, quienes además de

pagar el alza al combustible, habrán de sobrellevar la avalancha de incrementos de todos los energéticos y de mercancías de todo tipo, como ya ha sido demostrado.

Desde una perspectiva personal, puedo argumentar que en México, existe un creciente desencanto de parte de los ciudadanos, por la frustración de no sentir como verdaderos los cauces de nuestra representación.

Lo anterior, sin darnos cuenta, que en la medida que los ciudadanos no se sientan representados, crecerá más la distancia entre representantes y representados.

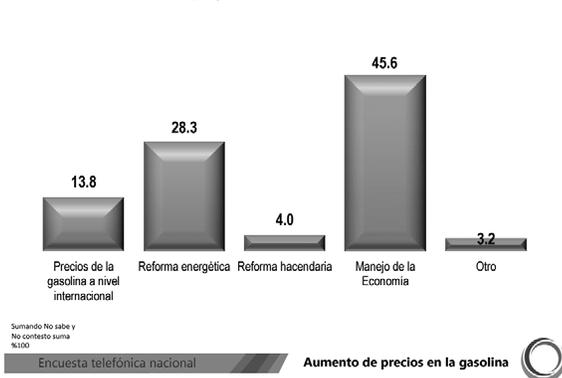
De hecho, si hubiera un balance de lo realizado durante nuestra gestión, podemos encontrar que según nuestros representados, nos hemos equivocado, en nuestro quehacer legislativo.

Y derivado de la importancia que tiene en estos momentos la opinión de la ciudadanía en este tema del gasolinazo, es que el CESOP (Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública), realizó una encuesta telefónica, para conocer el sentir de la sociedad. Encuesta que se aplicó a 602 ciudadanos de 18 años en adelante, con telefónica fija en territorio nacional.⁵

Algunas de las preguntas realizadas fue; ¿qué sentimiento genera el gasolinazo? Donde la respuesta más común es enojo. Otras respuestas fueron: molestia, coraje y frustración.

Además, cerca de la mitad de los encuestados (46%) señaló como causa del aumento el mal manejo de la economía. El 28% responsabiliza a la reforma energética y 14% al aumento del precio internacional del petróleo.

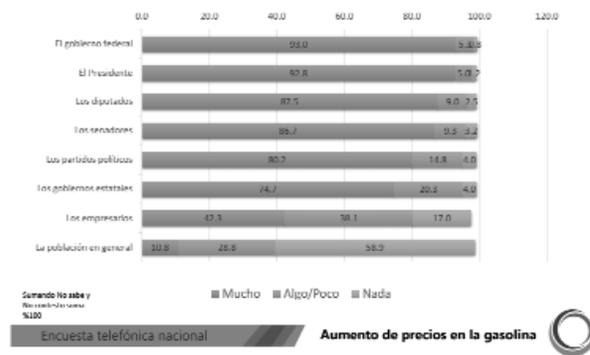
¿A qué se debe el Gasolinazo?



Nueve de cada 10 señala que ha notado incrementos en los productos que consume cotidianamente a partir del gasolinazo.

Cuando se les pregunta qué tanta responsabilidad tienen en el gasolinazo diferentes actores políticos, las respuestas son: el gobierno federal (93%), el presidente (93%), los diputados (88%) y los senadores (87%). Como se muestra en la siguiente gráfica.

¿Qué tanta responsabilidad cree usted que tiene en el gasolinazo?

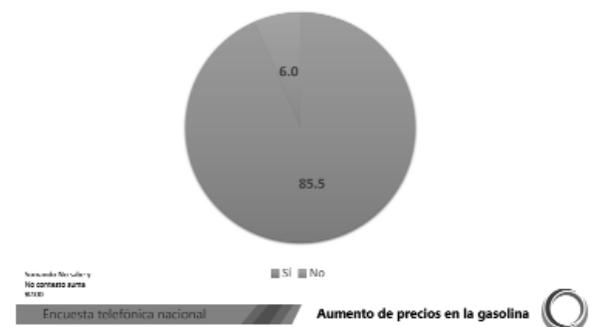


Por otra parte, el 96% de los encuestados considera que la situación económica del país ha empeorado en los últimos doce meses. Y 89% espera que en los próximos 12 meses la situación esté peor.

El 97% considera que el incremento al salario mínimo no es suficiente para enfrentar el alza a los precios del combustible. Por lo tanto a la pregunta de si creen que debería disminuir el IEPS, la respuesta contundente fue Sí.

¿Cree que debería disminuir el IEPS a la gasolina?

(Sólo a los que dijeron "Sí" conocer el IEPS)



El 98% de los entrevistados pronostica que el aumento en el precio de los combustibles generará incrementos en los precios de la canasta básica.

Todas las gráficas presentadas, fueron extraídas del análisis realizado, por CESOP, mismo que se encuentra publicado en la página; file:///C:/Users/Usuario/Downloads/CESOP-IL-14-ETEAumentoPrecioGasolina-170123%20(1).pdf

Derivado del estudio realizado por CESOP, se puede argumentar que si bien es cierto, el estado, debe llevar a cabo la Actividad Financiera para procurar los recursos necesarios y estar en condiciones de sufragar los gastos públicos, destinados a satisfacer las necesidades colectivas; también es cierto que ese recurso puede resultar de la disminución de otras partidas, por ejemplo, que se apruebe la iniciativa que Encuentro Social propuso de eliminar el financiamiento a los partidos políticos.

Porque, desafortunadamente los justes que hasta ahora han existido, a quien más han afectado es al pueblo, que en este momento no está en condición económica para seguir asumiendo los costos.

Por lo anterior, es que quienes representamos a los mexicanos debemos estar a favor de que no exista incremento alguno a ningún tributo, sin antes buscar otras alternativas y proponer un recorte efectivo a muchas partidas innecesarias.

Y así, obtener recursos para evitar lesionar más a las familias mexicanas.

Es por ello, que esta iniciativa, busca dar marcha atrás al incremento del precio de la gasolina, modificando los montos de IEPS (Impuesto sobre Producción y Servicios) al reducirlo en un 50 por ciento.

Por otra parte, mediante la presente, se propone derogar el artículo 12 transitorio de la Ley de Ingresos de la Federación para 2017, en virtud de que su aplicación resulta incierta en un mercado de alta volatilidad económica y en tal situación, los ciudadanos quedarían expuestos a incrementos desproporcionados y como quedo dicho en el cuerpo de la presente, no están en condiciones económicas para sobrellevar la carga que generaría mayores incrementos.

Derivado de todo lo expuesto hasta el momento y para que la presente iniciativa pueda ser apreciada con mayor claridad, se presenta de manera analítica el siguiente cuadro comparativo:

LEY DEL IMPUESTO ESPECIAL SOBRE PRODUCCIÓN Y SERVICIOS	
PRECEPTOS DE LEY VIGENTE	PROPUESTA
<p><i>Artículo 20.- Al valor de los actos o actividades que a continuación se señalan, se aplicarán las tasas y cuotas siguientes: I. En la enajenación o, en su caso, en la importación de los siguientes bienes:</i></p> <p>I. [...]</p> <p>A - C. [...]</p> <p>D) Combustibles automotrices:</p> <p>1. Combustibles fósiles Cuota Unidad de medida</p> <p>a. Gasolina menor a 92 octanos 4.30 pesos por litro.</p> <p>b. Gasolina mayor o igual a 92 octanos 3.64 pesos por litro.</p> <p>c. Diésel 4.73 pesos por litro.</p> <p>2. Combustibles no fósiles 3.64 pesos por litro.</p> <p>B)...</p> <p>C)...</p> <p>D)...</p> <p>E) Se deroga</p> <p>F)...</p> <p>G)...</p> <p>...</p> <p>H) ...</p> <p>...</p> <p>I) ...</p> <p>...</p> <p>Tabla 1. ...</p> <p>...</p> <p>J) ...</p> <p>...</p> <p>II. ...</p> <p>A) ...</p> <p>B) ...</p> <p>C) ...</p>	<p><i>Artículo 20.- Al valor de los actos o actividades que a continuación se señalan, se aplicarán las tasas y cuotas siguientes: I. En la enajenación o, en su caso, en la importación de los siguientes bienes:</i></p> <p>I. [...]</p> <p>A - C. [...]</p> <p>D) Combustibles automotrices:</p> <p>1. Combustibles fósiles Cuota Unidad de medida</p> <p>a. Gasolina menor a 92 octanos 2.15 pesos por litro.</p> <p>b. Gasolina mayor o igual a 92 octanos 1.82 pesos por litro.</p> <p>c. Diésel 2.36 pesos por litro.</p> <p>2. Combustibles no fósiles 1.82 pesos por litro.</p> <p>B)...</p> <p>C)...</p> <p>D)...</p> <p>E) Se deroga</p> <p>F)...</p> <p>G)...</p> <p>...</p> <p>H) ...</p> <p>...</p> <p>I) ...</p> <p>...</p> <p>Tabla 1. ...</p> <p>...</p> <p>J) ...</p> <p>...</p> <p>II. ...</p> <p>A) ...</p> <p>B) ...</p> <p>C) ...</p>

III. ...	III. ...
LEY DE INGRESOS DE LA FEDERACION PARA 2017	
TRANSITORIOS	
<p>Décimo Segundo...</p> <p>Durante 2017 y 2018 los precios al público de las gasolinas y el diésel se determinarán de conformidad con lo siguiente:</p> <p>La Comisión Reguladora de Energía, tomando en cuenta la opinión que emita la Comisión Federal de Competencia Económica, emitirá los acuerdos o el cronograma de flexibilización para que durante los años de 2017 y 2018 los precios al público se determinen bajo condiciones de mercado. Los acuerdos o el cronograma se establecerán por regiones del país. La Comisión Reguladora de Energía podrá modificar dichos acuerdos o cronograma, con base en la evolución de las condiciones de mercado y el desarrollo de la infraestructura de suministro en el país, entre otros factores. La Comisión Reguladora de Energía deberá publicar en el Diario Oficial de la Federación los acuerdos o el cronograma actualizados. Las modificaciones únicamente podrán llevarse a cabo para adelantar el momento a partir del cual los precios al público se determinarán bajo condiciones de mercado.</p> <p>En las regiones del país, durante el tiempo en donde los precios al público de las gasolinas y el diésel no se determinen bajo condiciones de mercado conforme a lo establecido en la fracción anterior, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público establecerá los precios máximos al público de las gasolinas y el diésel con base en lo siguiente:</p> <p>Considerará el precio de la referencia internacional de los combustibles y, en su caso, las diferencias en la calidad de los mismos, las diferencias relativas por los costos de logística, incluyendo los costos de transporte entre regiones, los costos de distribución y comercialización en los centros de consumo y las diversas modalidades de distribución y expendio al público, procurando generar las condiciones para el abasto oportuno de dichos combustibles.</p> <p>La Secretaría de Hacienda y Crédito Público publicará la metodología para determinar los precios máximos al</p>	<p>Décimo Segundo. Se deroga.</p>

público antes mencionados y el periodo de vigencia de los mismos a más tardar el 31 de diciembre de 2016.

La fijación de estos precios máximos tendrá como objetivo final la liberalización de los precios en la región que corresponda. Adicionalmente, en aquellas regiones con precio máximo, se deberá aplicar la regulación asimétrica para el acceso a la infraestructura, cuando así lo haya determinado la Comisión Reguladora de Energía y sin perjuicio de que dicha regulación pueda ser aplicada en el resto del territorio nacional.

Emitirá un acuerdo en el que se especifique la región, los combustibles y el periodo de aplicación de los precios, mismo que se publicará en el Diario Oficial de la Federación con anticipación al periodo durante el cual se aplicarán.

En las regiones del país que al 1 de enero de 2017 no se apliquen los precios al público de las gasolinas y el diésel bajo condiciones de mercado, se deberán publicar los precios máximos al público de los combustibles mencionados, a más tardar el 31 de diciembre de 2016.

Para los efectos de lo dispuesto en la fracción I de este artículo, cuando la Comisión Reguladora de Energía, previa opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica, comunique a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público que, en las regiones en las que se haya determinado que los precios de las gasolinas y el diésel se apliquen bajo condiciones de mercado se han presentado aumentos en los precios al público de dichos combustibles que no correspondan a la evolución de los precios internacionales de los combustibles y de los costos de suministro, dicha Secretaría podrá establecer por regiones o subregiones, precios máximos al público de conformidad con lo dispuesto en la fracción II de este artículo.

Para los efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior, la Comisión Reguladora de Energía podrá ejercer la facultad establecida en la fracción IV del artículo 26 de esta Ley.

Lo establecido en este artículo tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2018.

Por lo anterior expuesto se presenta iniciativa con proyecto de

Decreto que reforma el artículo 2 de la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios, y se deroga el artículo 12 transitorio de la Ley de Ingresos de la Federación para 2017; para quedar como sigue:

Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios

Artículo 2o. Al valor de los actos o actividades que a continuación se señalan, se aplicarán las tasas y cuotas siguientes: I. En la enajenación o, en su caso, en la importación de los siguientes bienes:

I...

A - C....

D) Combustibles automotrices:

1. Combustibles fósiles Cuota Unidad de medida

a. Gasolina menor a 92 octanos 2.15 pesos por litro.

b. Gasolina mayor o igual a 92 octanos 1.82 pesos por litro.

c. Diésel 2.36 pesos por litro.

2. Combustibles no fósiles 1.82 pesos por litro.

A) – I)...

Tabla 1. ...

...

J)...

II. ...

A)-C)...

III. ...

Ley de Ingresos de la Federación para 2017

Transitorios

Décimo Segundo. Se deroga

Transitorio

Único. La presente reforma entrará en vigor en la fecha de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Notas:

1 Principales resultados de la Encuesta Intercensal 2015, Baja California, disponible en;

http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/Productos/prod_ser/v/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/inter_censal/estados2015/702825079673.pdf

2 Ibíd.

3 Estudio del Laboratorio de Análisis en Comercio, Economía y Negocios de la UNAM

4 Los aumentos en 2017: tras el gasolinazo, estos productos y servicios han subido de precio, disponible en; <http://www.animalpolitico.com/2017/01/aumentos-productos-servicios-gasolina/>

5 Aumento del precio de la gasolina encuesta telefónica nacional, Enero de 2017, CESOP, disponible en: [file:///C:/Users/Usuario/Downloads/CESOP-IL-14-ETEaumentoPrecioGasolina-170123%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/CESOP-IL-14-ETEaumentoPrecioGasolina-170123%20(1).pdf)

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 7 de febrero de 2017.— Diputado José Alfredo Ferreiro Velazco (rúbrica).»

Se remite a las Comisiones Unidas de Hacienda y Crédito Público y de Presupuesto y Cuenta Pública.

PROPOSICIONES

VENTA DE MEDICAMENTOS POR UNIDAD

«Proposición con punto de acuerdo, por el que se exhorta al Ejecutivo federal a diseñar por la Secretaría de Salud y la Cofepris el instrumento regulatorio necesario para transitar paulatinamente y con el menor costo al modelo de venta de medicamentos por unidad, a cargo de la diputada Sara Latife Ruíz Chávez, del Grupo Parlamentario del PRI

Sara Latife Ruíz Chávez, diputada federal integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional a la LXIII Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I, y en las fracciones IV y V del numeral 2 del artículo 79 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta ante esta soberanía la siguiente proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta respetuosamente al Ejecutivo federal, para que a través de la Secretaría de Salud y la Comisión Federal de Protección Contra Riesgos Sanitarios, diseñe el mecanismo regulatorio necesario, a fin de transitar paulatinamente y con el menor costo posible, al modelo de venta de medicamentos por unidad, al tenor de las siguientes

Consideraciones

Derivado de la propia dinámica sanitaria, es de conocimiento popular el hecho de que los medicamentos son comercializados, en la mayoría de las veces, en presentaciones convenientes a la producción y necesidades de los propios laboratorios médicos y, solo en algunas ocasiones, consideran las prescripciones más empleadas para el diseño de sus presentaciones y envases su venta al público minorista.

Por muy cómoda que resulte esta práctica, de ella deviene muchos problemas. Por mencionar solo algunos:

1. Se fomenta la peligrosa práctica de la automedicación.
2. Se potencia la generación de contaminación por residuos peligrosos con riesgos para las personas y el medio ambiente.
3. Se genera la proliferación de medicamentos no controlados y se tiene deficiente o nulo seguimiento.
4. Se generan gastos innecesarios con cargo a los pacientes o los consumidores finales de medicamentos.

Ahora bien, la determinación y aprobación de los empaques y envases en los que se distribuyen y comercializan los medicamentos lo realiza la Secretaría de Salud, siguiendo los lineamientos que establece el Reglamento de Insumos para la Salud, publicado el 4 de febrero de 1998 y con su última reforma publicada el 14 de marzo de 2014.

En efecto, este ordenamiento de carácter administrativo tiene por objeto, de acuerdo con su artículo 1o., reglamentar el control sanitario de los insumos y de los remedios herbolarios, así como el de los establecimientos, actividades y servicios relacionados con los mismos. En su sección segunda —envasado y etiquetado—, refiere la determinación de características físicas, químicas y de toxicidad para cada tipo de material de envase y de las sustancias que se utilicen para recubrir interiormente los envases de los medicamentos.

En un total de 10 artículos, establece una serie de disposiciones que regulan:

- Restricciones para la reutilización de envases.
- Algunas características físicas de los sistemas de envasado y de los envases (para evitar fugas, para los sistemas de cierre).
- Las características de los insumos en aerosol.
- Las características que deberá cumplir la denominación distintiva de los insumos.
- Los elementos básicos que deberán contener las etiquetas.

- Las reglas para las denominaciones genéricas y distintivas
- Las condiciones de que etiquetado diferenciado para medicamento destinado a instituciones públicas de salud.
- La exclusión de la regulación de los insumos destinados para fines de exportación.

Como se advierte del listado anterior, no existe disposición alguna sobre las condiciones que deberán cumplir los envases y cajas en que se distribuya el medicamento. No existen condiciones o restricciones reglamentarias sobre el número de pastillas, comprimidos, grageas, píldoras, cápsulas o tabletas en que deban comercializarse.

No obstante, el formato en que se comercializa es importante porque su consumo está indefectiblemente asociado a la prescripción o receta médica. En efecto, de acuerdo con el artículo 30 del reglamento en comento, el emisor de la receta al prescribir, indicará la dosis, presentación, vía de administración, frecuencia y tiempo de duración del tratamiento. Estos elementos, como hemos dicho, no se encuentran contemplados o vinculados con la presentación en que las farmacéuticas y laboratorios comercializan el medicamento.

Por otra parte, la regulación de la producción de fármacos y las características de los envases también se realiza a través de normas oficiales mexicanas. Dos normas cobran especial relevancia para el tema que se aborda:

- Norma Oficial Mexicana NOM-072-SSA1-2012, Etiquetado de medicamentos y de remedios herbolarios, cuyo objetivo es establecer los requisitos que deberá contener el etiquetado de los medicamentos y los remedios herbolarios que se comercializan o suministran en el territorio nacional, sus instructivos y el etiquetado de las muestras médicas de los mismos..
- Norma Oficial Mexicana NOM-059-SSA1-2015, Buenas prácticas de fabricación de medicamentos, cuyo objetivo es establecer los requisitos mínimos necesarios para el proceso de fabricación de los medicamentos para uso humano comercializados en el país y/o con fines de investigación.

La NOM -072-SSA1-2012, Etiquetado de medicamentos y de remedios herbolarios, regula los siguientes elementos:

- Información que deberá contener el etiquetado de los medicamentos
- Leyendas
- Instructivo, inserto o prospecto
- Información que deberá contener la etiqueta de medicamentos no parenterales clasificados como magistrales u oficiales
- Información que deberá contener el etiquetado de los medicamentos homeopáticos
- Información que deberá contener el etiquetado de los remedios herbolarios

Por su parte, la NOM-059-SSA1-2015, Buenas prácticas de fabricación de medicamentos regula los siguientes elementos:

- Sistema de Gestión de Calidad
- Gestión de Riesgos de Calidad
- Personal
- Instalaciones y equipo
- Calificación y validación
- Sistemas de fabricación
- Laboratorio de Control de Calidad
- Liberación de producto terminado
- Retiro de Producto del Mercado
- Actividades subcontratadas
- Destino Final de residuos.
- Buenas Prácticas de Almacenamiento y Distribución.

No obstante, después de la lectura detallada de las normas citadas, no se encuentra en ninguna de ellas disposición alguna que establezca la posibilidad de comercializar el medicamento en presentaciones más flexibles o por unidad,

con la finalidad de atender las prescripciones puntuales que realizan los expertos de la salud.

Como se puede advertir de las disposiciones referidas y comentadas, ninguna de ellas establece la posibilidad de comercialización individual, a granel o asociada directamente con la prescripción médica, situación que consideramos necesaria, por las siguientes razones:

A. Con la venta de la cantidad exacta de medicamento, de acuerdo con la prescripción médica, se reduciría la automedicación que se genera a partir del acumulamiento de medicinas generada por los sobrantes de anteriores tratamientos. Esto reduce en la misma medida los riesgos por ingesta de medicamentos caducos. Los datos son alarmantes: cabe recordar que el gobierno de la Ciudad de México informó sobre la recolección de 45 toneladas de medicamentos caducos en solo dos años,¹ en Michoacán se recolectaron 12 toneladas durante once meses del presente año.²

B. Con la venta exclusiva de medicamento necesario para un tratamiento, se evita la contaminación por generación de residuos peligrosos. Con riesgos para las personas y el medio ambiente. Con datos de 2014, la Comisión Federal para la Protección contra Riesgos Sanitarios informó que cerca de 12 millones de medicamentos caducos no son recuperados por las autoridades sanitarias.³ Continúa el reportaje, “si los medicamentos son consumidos cuando ya perdieron su vigencia pueden causar alergias, resistencia bacteriana e incluso la muerte. Al tirarlos al drenaje o depositarlos en la basura provocan contaminación del agua, el suelo y el aire, además de que estos fármacos podrían ser reutilizados por otras personas para venderlos de manera clandestina, con el consecuente daño a la población.”

Por todo lo anterior, consideramos que se debe transitar paulatinamente a la venta de medicación precisa en cuanto a la cantidad de unidades necesarias para cubrir un tratamiento médico. La prescripción de medicamentos por unidades y no por cajas, empaques o envases estandarizados se ha utilizado con éxito en otros países, como ocurre en los Estados Unidos. En este caso se considera el tratamiento y la duración del mismo. En otras palabras, no es trata de vender pastillas sueltas, sino de vender el número de unidades de medicamentos necesarios a la atención del padecimiento.

Es imperativo evitar que cada que se recete algún medicamento, se obligue a comprar un excedente de medicamen-

tos que no se van a emplear y que se estarán acumulando en los botiquines en el hogar, con los consecuentes riesgos que hemos referido anteriormente.

Por lo anteriormente expuesto, someto a consideración de esta honorable asamblea el presente

Punto de Acuerdo

Único. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, exhorta al Ejecutivo federal, para que a través de la Secretaría de Salud y la Comisión Federal de Protección contra Riesgos Sanitarios, diseñe el mecanismo regulatorio necesario, a fin de transitar paulatinamente y con el menor costo posible, al modelo de venta de medicamentos por unidad.

Notas:

1 Recolectan en CDMX 45 toneladas de medicamentos caducos; Quadratin, 15 de octubre de 2016; Visible en: <https://mexico.quadratin.com.mx/recolectan-en-cdmx-45-toneladas-de-medicamentos-caducos/> [Fecha de consulta: 2 de diciembre de 2016].

2 Recolectan más de 12 toneladas de medicamentos caducos durante 2016 en Michoacán; Mi Morelia, 23 de noviembre de 2016; Visible en: <http://www.mimorelia.com/recolectan-mas-de-12-toneladas-de-medicamentos-caducos-en-michoacan/> [Fecha de consulta: 2 de diciembre de 2016].

3 Medicamentos caducos, riesgo sanitario y ambiental, Revista Fortuna, 20 de julio de 2014; Visible en <http://revistafortuna.com.mx/contenido/2014/07/10/medicamentos-caducos-riesgo-sanitario-y-ambiental/> [Fecha de consulta: 2 de diciembre de 2016].

Palacio Legislativo de San Lázaro. Ciudad de México, a 7 de febrero de 2017.— Diputada Sara Latife Ruíz Chávez (rúbrica).»

Se turna a la Comisión de Salud, para dictamen.

MODIFICACIONES NORMATIVAS QUE PERMITAN QUE LA CUENTA DE LA HACIENDA PÚBLICA FEDERAL, DÉ A CONOCER LA INTEGRACIÓN DETALLADA DE LA MEDIDA MÁS AMPLIA DEL BALANCE

«Proposición con punto de acuerdo, por el cual se exhorta a la SHCP a realizar modificaciones normativas para que la Cuenta de la Hacienda Pública Federal dé a conocer la integración detallada de la medida más amplia del balance fiscal, a cargo de la diputada Karina Padilla Ávila, del Grupo Parlamentario del PAN

La suscrita Karina Padilla Ávila, diputada federal de la LXIII Legislatura del honorable Congreso de la Unión e integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6 numeral 1, fracción I; y artículo 79 numeral 2 fracción VI del Reglamento de la Cámara de Diputados; somete a la consideración de esta soberanía, el presente punto de acuerdo por el que se exhorta respetuosamente al titular de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a que realice modificaciones normativas que permitan que la Cuenta de la Hacienda Pública Federal dé a conocer la integración detallada de la medida más amplia del balance fiscal con base en las siguientes

Consideraciones

En la presente administración la corrupción se ha convertido en uno de los defectos más acentuados en todos sus niveles, situación que lejos de promover ejemplos replicables de legalidad y fortaleza institucional, únicamente está provocando daños en la estructura gubernamental y cimentando la ilegalidad que trasciende a la ciudadanía.

La falta de transparencia en la información sobre la gestión gubernamental se convierte en una gran opacidad, que genera que la información relevante y oportuna este oculta, convirtiendo con ello a los funcionarios públicos en cómplices de la corrupción dado que no revelan información que resulta importante para la ciudadanía, lo anterior a fin de que conozcan en qué situación se encuentran las finanzas públicas de México y por tanto el alto monto de los déficits fiscales de la actual administración.

El estado actual que guardan las instituciones respecto a la corrupción, principalmente con la instauración del Sistema Nacional Anticorrupción, obliga a los servidores públicos a actuar con honestidad, transparencia y legalidad, así como

a vigilar el ejercicio eficiente y responsable de los recursos públicos, con el objetivo de contrarrestar este grave problema público.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público debe actuar en forma ética y responsable para dar a conocer la información relevante sobre los resultados alcanzados en materia de las finanzas públicas, ya que en la presente administración se ha incrementado la percepción de que la administración pública federal aprovecha los espacios vacíos de las normas y procedimientos establecidos en las leyes, para crear un margen alterno de discrecionalidad, lo cual mantiene un alto grado de opacidad en la información relevante y oportuna que origina la división de poderes y crea entornos desiguales entre gobierno y ciudadanos. La falta de cumplimiento del deber de quienes están obligados a hacerlo evidentemente alienta la corrupción.

Ante dicho escenario, la transparencia y rendición de cuentas debe concebirse como obligaciones del gobernante y de los funcionarios públicos para informar sobre la actuación y el quehacer público, que permita informar adecuadamente a la ciudadanía.

Recientemente, en diversos medios de comunicación ha trascendido lo siguiente:

1. Que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público es el cuarto oscuro donde se tejen las corruptelas en materia del destino del gasto y de la obtención de los ingresos presupuestarios.
2. Que dicha secretaría asigna discrecionalmente los recursos públicos.
3. Que la secretaría previamente establece acuerdos no escritos con las diferentes Entidades Federativas para asignar los recursos públicos.
4. Que la secretaría ha actuado de forma irresponsable en la contratación de cuantiosos montos de deuda pública.
5. Que la secretaría ha sido una pésima institución en la administración de los recursos públicos y que ha dado lugar a elevados déficits públicos.
6. Que la secretaría ha mantenido una gran opacidad para transparentar el destino de los recursos provenientes de financiamiento interno y externo.

Lo anterior se pone en evidencia con la insuficiente información detallada, de la estimación y del resultado alcanzado por los Requerimientos Financieros del Sector Público (RFSP), y que se publica de manera marginal en la Cuenta de la Hacienda Pública Federal, documento que presenta el Ejecutivo Federal a la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, con base en lo dispuesto por el artículo 74, fracción VI de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el cual es la compilación de información de carácter contable, presupuestario y programático.

Sin embargo, dado que el objetivo de la Cuenta Pública es el fortalecer la rendición de cuentas y la transparencia en la gestión pública, en ocasiones no cumple con dicho propósito, lo que genera una gran opacidad en la administración de los recursos públicos, e imposibilita a los entes fiscalizadores, académicos y ciudadanos en general, de contar con información sobre la evolución y comportamiento de los recursos públicos.

Es de señalar que en la Cuenta Pública se le da una mayor importancia y relevancia al resultado del Balance Presupuestario para el año correspondiente; sin embargo, el déficit presupuestario reportado en los años de la presente administración, aparte de que se ha ido incrementando de manera muy importante, éste no revela la totalidad del déficit de la gestión gubernamental, ya que en 2014 se excluye la inversión de PEMEX, mientras que en 2015 y 2016 excluye la inversión del Gobierno Federal y de las Empresas Productivas del Estado; es decir, lo reportado por el Ejecutivo Federal sólo da cuenta de una parte de déficit total.

Categoría	2012	2014	2015	2016 (Septiembre)
Ingresos presupuestarios	1,889,451.6	1,945,056.1	1,761,589.9	1,691,449.9
Exceso Neto Negativo	-1,345,617.4	-1,078,062.1	-1,886,124.8	-1,653,117.6
Inversión Productiva (1)	129,117.8	131,648.4	1,133,927.7	0.0
Balance Público	(47,048.0)	(166,811.2)	(619,135.6)	(251,270.4)

Fuente: Elaboración propia con información de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Cuenta de la Hacienda Públicas Federal, 2013, 2014 y 2015; e Informe sobre la Situación Económica, las Finanzas Públicas y la Deuda Pública, tercer trimestre 2016.

1/ En 2014 excluye la inversión de Pemex, y en 2015 y 2016 excluye la inversión del Gobierno Federal y de las Empresas Productivas del Estado

No obstante lo anterior, esta situación es permitida por la Ley de Ingresos de la Federación y la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria para el ejercicio

fiscal 2015 y 2016, que en su artículo 17 establece que “El gasto en inversión de Petróleos Mexicanos y sus empresas productivas subsidiarias no se contabilizará para efectos del equilibrio presupuestario previsto en este artículo. Lo anterior, sin perjuicio de que los requerimientos financieros del sector público deberán contribuir a mantener la salud financiera de la administración pública federal y a una evolución ordenada del saldo histórico de los requerimientos financieros del sector público. Asimismo, el balance financiero de las empresas productivas del Estado deberá contribuir a mantener la salud financiera de la administración pública federal y a una evolución ordenada del saldo histórico de los requerimientos financieros del sector público”.

Lo antes expuesto evidencia que: el saldo deficitario del Balance Presupuestario desde 2013 a septiembre de 2016 por 371,261.9 mdp., 546,811.2 mdp., 619,135.3 mdp., y por 265,752.7 mdp., respectivamente, implica que dichos recursos deben ser cubiertos con financiamiento, es decir, con deuda pública; sin embargo, al mostrar los montos de Endeudamiento Neto del Sector Público Federal contratados para hacer frente a esos faltantes de recursos, revelan un diferencial importante.

Categoría	2012	2014	2015	2016 (Septiembre)
Balance Público	(371,261.9)	(546,811.2)	(619,135.3)	(251,270.4)
Endeudamiento Neto del Sector Público Federal	290,499.3	1,006,158.4	1,219,148.5	954,475.8
Diferencial entre Balance Público y Endeudamiento Neto	219,237.4	459,347.2	597,003.2	699,711.4

Fuente: Elaboración propia con información de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Cuenta de la Hacienda Públicas Federal, varios años.

Es decir, con esa información de los Balances Presupuestarios y con el nivel de endeudamiento reportado por las autoridades hacendarias en esos años, se genera un importante diferencial que induce a preguntar hacia dónde se destinaron dichos recursos o qué entes públicos son los responsables que expliquen esa situación. Sin embargo, lo anterior puede presentarse por lo antes dicho, en el sentido de que el Balance Presupuestario excluye la inversión de Petróleos Mexicanos en 2014, y en 2015 y 2016 excluye la inversión del gobierno federal y de las empresas productivas del Estado.

Además de lo anterior, en la Finanzas Públicas existe otro concepto denominado Requerimientos Financieros del Sector Público (RFSP), que son la medida más amplia del balance fiscal y muestra de forma más integral las necesidades de financiamiento del sector público federal y las de terceros que actúan por cuenta del Gobierno para cumplir

con las políticas públicas. Con la reforma de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria publicada el 24 de enero de 2014, los RFSP se establecen como un ancla fiscal adicional al balance presupuestario.

De acuerdo con la LFPRH, los Requerimientos Financieros del Sector Público son las necesidades de financiamiento del gobierno federal y las entidades del sector público federal, que cubre la diferencia entre los ingresos y los gastos distintos de la adquisición neta de pasivos y activos financieros, incluyendo las actividades del sector privado y social cuando actúan por cuenta del gobierno federal o las entidades.

Es decir, la meta y el resultado de esta medida se construyen como la suma de los siguientes conceptos:

- Del déficit presupuestario, incluyendo la inversión de las Empresas Productivas del Estado y en proyectos de alto impacto económico y social.
- Los requerimientos financieros del Instituto de Protección al Ahorro Bancario (0.1 por ciento del producto interno bruto).
- Las adecuaciones de registros de la deuda pública
- La inversión financiada asociada a los Pidiregas.
- El superávit de intermediación financiera de la Banca de Desarrollo y los fondos de fomento.
- La adquisición de activos financieros por las aportaciones al Fondo de Estabilización de los Ingresos Petroleros (FEIP).

Por tanto, el artículo 17 de la LFPRH establece que “Los montos de ingreso previstos en la iniciativa y en la Ley de Ingresos, así como de gasto contenidos en el proyecto y en el Presupuesto de Egresos, y los que se ejerzan en el año fiscal por los ejecutores del gasto, deberán contribuir a alcanzar la meta anual de los **requerimientos financieros del sector público**”.

De manera particular, para el año 2015 se estableció una meta de los RFSP de 4.0 por ciento del producto interno bruto (PIB); sin embargo, el resultado fue de 4.2 por ciento, es decir, 0.2 puntos porcentuales por arriba de lo estimado. No obstante esta situación, la misma LFPRH esta-

blece de que si en caso de que, al cierre del ejercicio fiscal, se observe una desviación respecto a la meta de los requerimientos financieros del sector público mayor al equivalente a un 2 por ciento del gasto neto total aprobado, la secretaría deberá presentar una justificación de tal desviación en el último informe trimestral del ejercicio.

En ese sentido tal desviación equivale a un monto de 93 mil 524.7 millones de pesos, cifra mayor a lo registrado 35 mil 209.4 millones de pesos; situación por lo cual se cumple lo establecido en la LFPRH; sin embargo, si bien es importante que se cumpla con lo comprometido, vale decir nuevamente que es necesario que en la Cuenta Pública se exprese monetariamente y gráficamente, cómo se integra esta gran medida del déficit fiscal como lo son los Requerimientos Financieros del Sector Público, es decir, identificar qué entes públicos son los que están contribuyendo a constituir ese peligroso déficit fiscal, ya que en la Cuenta Pública no se desglosa su integración y por tanto se desconoce cómo se compone el déficit amplio del sector público, ya que solo se publica la meta y el resultado de los Requerimientos Financieros del Sector Publico por 748 mil 99.9 y 726 mil 512.6 millones de pesos, respectivamente, o bien se expresa en términos del PIB.

Pero al igual que en el balance presupuestario, si se comparan los montos observados por parte de los RFSP en el periodo 2013-2016, que representan la medida más amplia del balance fiscal, con los del endeudamiento neto contratado por el sector público federal, resulta que estos últimos han sido mayores a los montos de los RFSP. Por tanto, vale preguntar cuál ha sido el destino de los recursos, o bien a qué entes públicos se les adjudica el diferencial del endeudamiento:

- 2013: 105 mil 697.8 millones de pesos.
- 2014: 211 mil 308.2 millones de pesos.
- 2015: 465 mil 43.6 millones de pesos.
- Tercer trimestre de 2016: la cifra se eleva a 739 mil 875.8 mdp.

EVOLUCIÓN DE LAS FINANZAS PÚBLICAS, 2012-2016				
(Millones de pesos)				
Categoría	2013	2014	2015	2016 (Septiembre)
Requerimientos Financieros del Sector Público	(304,797.3)	(292,364.7)	(204,099.9)	(238,680.0)
Endeudamiento Neto del Sector Público Federal	280,493.3	1,004,128.4	1,213,143.3	954,473.8
Diferencial entre RFSP y Endeudamiento Neto	105,607.8	211,308.2	465,043.6	730,675.8

Fuente: Elaboración propia con información de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Cuenta de la Hacienda Públicas Federal, varios años; e Informes sobre la Situación Económica, las Finanzas Públicas y la Deuda Pública, cuarto trimestre 2013 2014 y 2015, y tercer trimestre 2016.

Asimismo, es pertinente señalar que la meta de los RFSP, dada la normatividad vigente, se establece como una estimación en razón del PIB estimado, y no en necesidades reales de una eficiente planeación para determinar un nivel de inversión en sectores productivos. Por tanto, actualmente el nivel de inversión financiada con deuda pública está supeditado al crecimiento de la economía, luego entonces, si el nivel de PIB rebasa lo estimado cabría suponer una mayor inversión, caso contrario, una menor inversión financiada. En ese sentido, el monto de recursos necesarios para invertir con financiamiento debe estar sustentado en un plan de inversión y no a una expectativa de crecimiento del PIB.

La presente proposición con punto de acuerdo tiene como objeto exhortar respetuosamente al titular de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público Dr. José Antonio Meade Kuribreña a que remita a esta soberanía en un plazo no mayor a 30 días un informe en el que explique de manera ordenada y detallada la integración de los Requerimientos Financieros del Sector Público como la medida más amplia del balance fiscal, mismo que ha alcanzado niveles sin precedente.

Por lo descrito someto a consideración de esta soberanía el presente

Punto de Acuerdo

Primero. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta al titular de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a que implemente una metodología basada en una eficiente planeación de corto, mediano y largo plazo, que permita determinar las necesidades reales de financiamiento de las actividades productivas.

Segundo. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta al titular de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para que en un plazo no mayor a 30 días, informe a la opinión pública, a través de su página

oficial de internet y de manera detallada e integral en un documento específico, sobre las necesidades financieras por parte de los diversos entes públicos que dieron lugar al nivel del endeudamiento neto obtenido en los años 2013, 2014, 2015 y al tercer trimestre de 2016.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, febrero 7 de 2017.—
Diputada Karina Padilla Ávila (rúbrica).»

Se remite a la Comisión de Hacienda y Crédito Público, para dictamen.

ASIGNAR DE INMEDIATO RECURSOS PARA LA REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO A LA CARRETERA NÚMERO 185 QUE UNE A LAS CIUDADES DE COATZACOALCOS Y MINATITLÁN

«Proposición con punto de acuerdo, por el cual se exhorta al gobierno de Veracruz a asignar de inmediato recursos para reparar y dar mantenimiento a la carretera número 185, Coatzacoalcos-Minatitlán, a cargo de la diputada Norma Rocío Nahle García, del Grupo Parlamentario de Morena

La que suscribe, diputada Norma Rocío Nahle García, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Morena de esta LXIII Legislatura, con fundamento en el artículo 79, apartado 1, fracción II, apartado 2, fracciones I, y III del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta asamblea, la presente proposición con punto de acuerdo por el que se solicita al gobierno del estado de Veracruz asigne recursos para la reparación y mantenimiento a la carretera número 185 que une a las ciudades de Coatzacoalcos y Minatitlán, al tenor de los siguientes

Antecedentes

Las regiones de nuestro país requieren hoy más que nunca del fortalecimiento de las comunicaciones que incluyan la construcción y modernización de infraestructura carretera que permita el traslado de productos, y servicios así como un tránsito de las personas de manera rápida, eficiente y a un bajo costo.

El sistema de transporte mexicano depende fundamentalmente de la red de carreteras. A través de ella fluye 80 por

ciento de las cargas que se mueven en el territorio y aproximadamente 98 por ciento del movimiento de pasajeros.

La proposición con punto de acuerdo que se plantea es para destinar a la brevedad los recursos necesarios para la reparación y mantenimiento de la carretera número 185 que une a las ciudades de Coatzacoalcos y Minatitlán.

La rehabilitación de la carretera Minatitlán-Coatzacoalcos es una obra de gran impacto, pues beneficiará a los habitantes de la zona ya que facilitará el transporte de carga, comercial, agrícola, ganadero, de pasajeros y turístico.

Estamos hablando de 21.4 kilómetros de carretera que se necesitan construir con concreto hidráulico MR45, que en un contexto nacional pudiera tener una importancia ínfima, sin embargo para la región es de gran relevancia ya que estamos hablando que diariamente circulan 26 mil 345 vehículos, con lo que mejorará el servicio de transporte entre ambas ciudades, se acortarán los tiempos de viaje y se brindará mayor seguridad a los usuarios.

Con la modernización de este camino se beneficiará a una población aproximada de 807 mil 47 habitantes de la región, ya que esta obra lograría:

- Aumentar las velocidades de maniobra.
- Disminuir los tiempos de recorrido.
- Reducir los costos de operación de los diferentes tipos de vehículos.
- Ofrecer comodidad y seguridad para los usuarios.
- Acortar la posibilidad de accidentes al estrechar los cruces a nivel.
- Mejorar los niveles de servicio.
- Aminorar la contaminación ambiental por gases y por ruido.
- Mejorar la actividad económica y productiva, beneficiando a los habitantes de los municipios de Nanchital, Ixhuatlán del Sureste, Cosoleacaque, Chinameca, Jáltipan, Oteapan, Zaragoza, Mecayapan, Pajapan, Sotepan, Minatitlán y Coatzacoalcos.

Con la rehabilitación de esta vía resolverá un problema de más de 20 años, durante los que ha estado en malas condiciones, tanto por el alto flujo vehicular, como su mantenimiento deficiente.

Consideró que la realización de esta obra se justifica al cien por ciento, pues alentará la inversión, generará empleo y mejorará las condiciones de vida para los habitantes de la zona sur de la entidad, pues ahí se asientan industrias importantes, como la producción de fertilizantes y etileno.

Por las consideraciones antes expuestas, en mi calidad de diputada integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXIII Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, someto a la consideración de este pleno la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Único. La Cámara de Diputados solicita respetuosamente al gobierno del estado de Veracruz asigne de inmediato recursos para la reparación y mantenimiento de la carretera número 185 que une a las ciudades de Coatzacoalcos y Minatitlán.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 7 de febrero de 2017.— Diputada Norma Rocío Nahle García (rúbrica).»

Se turna a la Comisión de Transportes, para dictamen.

AGILIZAR LA DONACIÓN DE ÓRGANOS DE DONANTES CADAVERÍCOS

«Proposición con punto de acuerdo, relativo a la difusión y promoción del curso para Ministerios Públicos involucrados en procesos de donación de órganos y tejidos con fines de trasplante ofrecido por el Centro Nacional de Trasplantes, a fin de agilizar la de donantes cadavéricos, a cargo de la diputada María Elena Orantes López, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano

La que suscribe, María Elena Orantes López, integrante de la LXIII Legislatura en la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, vicecoordinadora del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, con fundamento

en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 6, fracción I, y 79, párrafos primero, fracción II, y segundo, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración del pleno de esta soberanía proposición con punto de acuerdo por el que la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta de manera respetuosa a las Fiscalías Generales y Procuradurías Generales de Justicia de las entidades federativas, así como a la Conferencia Nacional de Procuración de Justicia, para difundir y promover la impartición del curso para Ministerios Públicos involucrados en Procesos de Donación de Órganos y Tejidos con fines de trasplantes, que ofrece el Centro Nacional de Trasplantes, en cumplimiento de su labor de capacitación, con el objetivo de divulgar las posibilidades que tienen los Ministerios Públicos para apoyar, estandarizar y facilitar los procesos que se llevan a cabo en dichas instancias de procuración de justicia, con el fin de agilizar la donación de órganos de donantes cadavéricos, con base en las siguientes

Consideraciones

La calidad de vida de los mexicanos en los últimos años se ha visto mermada, debido al aumento de las enfermedades crónicas como la diabetes, la obesidad, la hipertensión, así como enfermedades renales, hepáticas y cardiovasculares, ocasionadas por los malos hábitos, la mala alimentación e inclusive por condiciones ambientales dañinas para la salud. Estos males, cuando no son adecuadamente tratados, implican la muerte de los pacientes y en muchas ocasiones el tratamiento óptimo es la posibilidad de someter al paciente a un trasplante.

En consecuencia, en México existe una necesidad creciente de trasplantes. Ejemplo de ello, lo plantean las cifras del Registro Nacional de Trasplantes, que registran 95,400 trasplantes de órganos desde 1963 a diciembre de 2015, siendo el de córnea el más frecuente, seguido por el de riñón.¹

Actualmente, el Registro Nacional de Trasplantes tiene inscritas en su lista de espera a más de 20 mil personas, quienes requieren un trasplante de órganos que les permitirá mejorar su calidad de vida o continuar viviendo.

Asimismo y según proyecciones de un estudio realizado por la Secretaría de Salud, en colaboración con la UNAM, se prevé que los casos de enfermedad renal crónica en estadio 5, tendrán una tendencia creciente, pasando de 40 mil nuevos casos en 2005 a poco más de 82 mil casos en 2025.

Es por ello que ante cifras alarmantes, se deben de tomar medidas que posibiliten y agilicen la donación de órganos de los donantes cadavéricos.

No obstante esta necesidad, en determinados contextos y casos, existen procedimientos ministeriales en los que los familiares tienen que acudir al ministerio público y realizar trámites administrativos que debido a la manera en que regularmente se llevan a cabo, resultan deprimentes para los deudos y engorrosos para cualquier persona, por lo cual se desincentiva la intención de donar.

En consecuencia, se ha detectado que la falta de sensibilización y capacitación en algunos Ministerios Públicos, en ocasiones, se convierte en un factor que obstaculiza la donación y pierde el limitado tiempo que se tiene para poder mantener los órganos en condiciones óptimas para ser trasplantados.

En ese contexto, es necesario que las autoridades ministeriales, cuenten con la capacitación adecuada para brindar las facilidades necesarias a los familiares de los donantes cadavéricos y se agilicen los trámites y procesos ministeriales a que haya lugar, para que los órganos se conserven de manera adecuada y se pueda realizar el trasplante. Para tal efecto, el Centro Nacional de Trasplantes, ha desarrollado cursos enfocados a la labor ministerial que son de gran utilidad para mejorar la calidad, tiempos y sensibilización en la atención a los casos de trasplante y a los familiares involucrados.

En consecuencia, sería deseable fomentar la capacitación de dichos servidores públicos con el objetivo de divulgar las posibilidades que tienen los Ministerios Públicos para apoyar, estandarizar y facilitar los procesos que se llevan a cabo en dichas instancias de procuración de justicia, con el fin de agilizar la donación de órganos de donantes cadavéricos.

Por todo lo anterior, propongo el siguiente

Punto de Acuerdo

Primero. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta de manera respetuosa a las Fiscalías Generales y Procuradurías Generales de Justicia de las Entidades Federativas, así como a la Conferencia Nacional de Procuración de Justicia a difundir y promover la impartición del curso para Ministerios Públicos involucrados en Procesos de Donación de Órganos y Tejidos con fines de

trasplantes que ofrece el Centro Nacional de Trasplantes, en cumplimiento de su labor de capacitación.

Nota:

1 <http://www.cenatra.salud.gob.mx/descargas/boletin.pdf>

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a 7 de febrero de 2017.— Diputada María Elena Orantes López (rúbrica).»

Se remite a la Comisión de Justicia, para dictamen.

REGISTRO NACIONAL DE TURISMO

«Proposición con punto de acuerdo, por el cual se exhorta al Ejecutivo federal a ampliar por la Sectur la difusión y agilizar el cumplimiento de la normativa vigente sobre el Registro Nacional de Turismo o, en su caso, ampliar el plazo dado a los empresarios y prestadores de servicio que aún no se hubieren inscrito, a cargo de la diputada Sara Latife Ruíz Chávez, del Grupo Parlamentario del PRI

Sara Latife Ruíz Chávez, diputada federal integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional a la LXIII Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 6, numeral 1, fracción I, y en las fracciones IV y V del numeral 2, del artículo 79 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presento ante esta soberanía, la siguiente proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta respetuosamente al Ejecutivo federal, para que a través de la Secretaría de Turismo, amplíe la difusión y acelere el cumplimiento de la normatividad vigente con relación al Registro Nacional de Turismo o, en su defecto, amplíe el plazo otorgado a los empresarios y prestadores de servicio que aún no se hubieren registrado, con la finalidad de: (i) evitar sanciones a los prestadores de servicios que pudieran trasladarse a los turistas, y (ii) potenciar el conocimiento del registro a favor de los turistas, las comunidades con vocación turística y los potenciales inversionistas, al tenor de las siguientes:

Consideraciones

De acuerdo en el artículo 46 de la Ley General de Turismo:

“El Registro Nacional de Turismo es el catálogo público de prestadores de servicios turísticos en el país, el

cual constituye el mecanismo por el que el Ejecutivo Federal, los Estados y los Municipios, podrán contar con información sobre los prestadores de servicios turísticos a nivel nacional, con objeto de conocer mejor el mercado turístico y establecer comunicación con las empresas cuando se requiera.”

De acuerdo con el artículo 84 del Reglamento de la Ley General de Turismo, la Secretaría del Ramo, tiene las siguientes facultades en materia de Registro Nacional de Turismo:

- Inscribir en el Registro a los Prestadores de Servicios Turísticos que cumplan con los requisitos establecidos en la Ley y el presente Reglamento;
- Expedir certificados de Prestador de Servicios Turísticos;
- Cancelar la inscripción de los Prestadores de Servicios Turísticos por las causas establecidas en la Ley y el presente Reglamento;
- Coordinar la operación que del Registro hagan los Estados, Municipios y el Distrito Federal;
- Verificar el cumplimiento del Sistema de Clasificación Hotelera;
- Imponer sanciones por las infracciones que se cometan al Sistema de Clasificación Hotelera, para lo cual podrá coordinarse con los Estados y el Distrito Federal, y
- Las demás que establezca la Ley, el presente Reglamento y otras disposiciones jurídicas aplicables.

La finalidad, en resumidas cuentas, es integrar a los prestadores de servicios turísticos en una gran base de datos, para garantizar el acceso a la información de turistas, empresarios y habitantes de zonas turísticas, y potenciar el aprovechamiento de los polos turísticos existentes a lo largo del país.

Desgraciadamente, muchos años antes de esta administración federal, el tema turístico y su potencialidad fue seriamente olvidado por los gobiernos en turno. Se descuidó al grado tal, que a pesar de existir la obligación legal de integrar dicho registro nacional, las autoridades habían sido omisas al respecto.

En ese contexto, el 31 de marzo de 2016 se publicaron 3 instrumentos fundamentales para la operación del Registro Nacional de Turismo en el diario Oficial de la Federación:

1. Acuerdo por el que se emite el catálogo de los diferentes servicios turísticos cuyos prestadores de servicios turísticos deberán inscribirse en el Registro Nacional de Turismo.

Objeto: determinar quiénes serán considerados como Prestadores de Servicios Turísticos de acuerdo con los servicios que ofrecen, para efecto de dar cumplimiento a las obligaciones señaladas en la Ley General de Turismo, su Reglamento, las Normas Oficiales Mexicanas en materia turística y en los demás ordenamientos jurídicos aplicables.

2. Acuerdo por el que se emite la Convocatoria Nacional de Inscripción al Registro Nacional de Turismo dirigida a los prestadores de servicios turísticos:

Objeto: establecer los lineamientos específicos para la Inscripción de los Prestadores de Servicios Turísticos al Registro Nacional de Turismo, así como los demás procedimientos relacionados con la Actualización y Rectificación de Datos, Renovación o Reposición de Certificado, Expedición de Nuevos Certificados y la Cancelación de Inscripción al Registro Nacional de Turismo.

3. Acuerdo por el que se establece el formato único para los trámites del Registro Nacional de Turismo

Objeto: establecer el formato único para los siguientes trámites del Registro Nacional de Turismo: 1. Inscripción al Registro Nacional de Turismo; 2. Reposición de Certificado; 3. Rectificación; 4. Renovación; 5. Expedición de Nuevo Certificado, y 6. Cancelación.

La Secretaría de Turismo inició el Registro Nacional, con la finalidad de integrar en una sola base de datos a:

- Agencias de viajes
- Agencias integradoras de servicios
- Alimentos y bebidas
- Arrendadoras de autos
- Balnearios y parque acuáticos

- Campos de golf
- Guardavidas/salvavidas
- Guías de turistas

El Registro Nacional de Turismo, a su vez, integra el Sistema de Clasificación Hotelera, vinculado inmediatamente con la clasificación a través de las estrellas que se reconoce a cada hotel, dependiendo de los servicios que preste y los parámetros que cubra en materia de protección civil, accesibilidad, limpieza y varios rubros más.¹

Replicando el modelo federal, algunos estados de la República, hicieron pública la información relacionada con los servicios turísticos. El Estado de Quintana Roo, durante la anterior administración estatal, ejecutó las obligaciones establecidas en la Ley General de Turismo y su Reglamento, con relación al Registro Nacional de Turismo. De este modo, y por la natural razón de la prevalencia del sector turístico en el Estado, se amplió el catálogo a fin de hacerlo mucho más detallado.

En consecuencia, hoy existe un catálogo de servicios turísticos,² que incluye:

- Establecimientos de alimentos y bebidas (restaurantes y bares)
- Prestadores de servicios de hospedaje (hoteles)
- Agencias de viaje
- Transportadora turística
- Agencias integradoras de servicios
- Campos de golf
- Arrendadora de autos
- Parque temático
- Operadora de buceo
- Spa
- Tour operador
- Tiempos compartidos

- Operadora de marina turística
- Operadora de aventura naturaleza
- Guía de turistas

En ejecución de la Ley General de Turismo, de su Reglamento, de los 3 Acuerdos que integran el Registro Nacional, así como los Lineamientos del Sistema de Clasificación Hotelera, el gobierno federal dispuso herramientas electrónicas con la finalidad de facilitar los registros y la obtención de certificados para la prestación de servicios turísticos.

El Gobierno de la República construyó dos sitios Web, anclados al sitio de la Secretaría de Turismo, dentro del portal maestro *gob.mx*:

1. Inscripción al Registro Nacional de Turismo. Visible en la dirección electrónica:

http://rnt.sectur.gob.mx/RNT_PrestServTuris.html

En este sitio, se establecen los requisitos para la inscripción al RNT, la reposición de certificados; además de ofrecer el detalle público del registro.

2. Consulta turística o Consulta del certificado. Visible en la dirección electrónica:

http://rnt.sectur.gob.mx/RNT_TipoPrestador.html

Este sitio ofrece la consulta de certificados de acuerdo con el tipo de prestador de servicio. La imagen desplegada para navegar es la siguiente:



Cada uno de los apartados referidos en la página ofrece a su vez un motor de búsqueda por Entidad Federativa, lo que facilita la obtención de la información relevante en materia turística, en un solo portal.

Los beneficios son claros para todas las partes:

- Para los **empresarios** del ramo, esta información permitirá conocer las áreas de oportunidad en cada una de las regiones con vocación o, en su defecto, con potencial turístico. Facilitando la información se facilitará a su vez la posibilidad de inversión del capital privado, tanto nacional como extranjero.
- Para los **turistas**, esta información permitirá conocer las diferentes alternativas que existen de recreación e, incluso, el tipo de turismo especializado según las preferencias de los diferentes mercados.
- Para las **regiones con vocación turística**, esta información permitirá verificar sus puntos débiles, áreas de oportunidad o fortalezas, con relación a su competencia inmediata, sea que se trate de competencia por vecindad o competencia por rubro y especialidad. Por ejemplo, los distintos destinos de playa, encasillados generalmente en el mismo rubro, ahora podrán ofrecer y publicitar diferentes alternativas para los turistas, sean de aventura, de recreación, o de relajación.

Desgraciadamente, a pesar de los avances en la integración del Registro Nacional Turístico, el mismo sigue sin ser debidamente difundido y aplicado por parte de la Secretaría de Turismo, ya que muchos empresarios aún desconocen las potencialidades y ventajas de formar parte del mismo.

A finales de marzo de este año se vence el término de un año para inscribirse en el Registro, de conformidad con los acuerdos referidos. Recordemos que, en caso de no cumplir con el plazo señalado, los prestadores de servicios se harán acreedores a una multa que podría ir de 500 hasta mil 500 días del valor inicial diario de la Unidad de Medida y Actualización (UMA).³

En ese contexto, es imperativo que la Secretaría de Turismo acelere la difusión y el cumplimiento de la normatividad vigente o, en su defecto, amplíe el plazo otorgado a los empresarios y prestadores de servicio que aún no se hubieren registrado, con la finalidad de evitar sanciones, potenciar el conocimiento del Registro Nacional de Turismo y, en consecuencia, beneficiar al turista que es, y debe seguir

siendo, el principal activo e interés de cualquier política pública diseñada en la materia.

Por lo anteriormente expuesto, someto a consideración de esta honorable asamblea el presente

Punto de Acuerdo

Único. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, exhorta al Ejecutivo federal, para que a través de la Secretaría de Turismo, amplíe la difusión y agilice el cumplimiento de la normatividad vigente con relación al Registro Nacional de Turismo o, en su defecto, amplíe el plazo otorgado a los empresarios y prestadores de servicio que aún no se hubieren registrado, con la finalidad de: (i) evitar sanciones a los prestadores de servicios que pudieran trasladarse a los turistas, y (ii) potenciar el conocimiento del Registro a favor de los turistas, las comunidades con vocación turística y los potenciales inversionistas.

Notas:

1 La última versión del Acuerdo por el que se emiten los Lineamientos del Sistema de Clasificación Hotelera, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 13 de septiembre de 2016. Se encuentra visible en la siguiente liga: http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5452352&fecha=13/09/2016

2 El catálogo correspondiente al Estado de Quintana Roo se encuentra visible en: <http://sedetur.qroo.gob.mx/index.php/tramites/mt/padron-rnt> [Fecha de consulta: martes 24 de enero de 2017].

3 Recordemos que con la reforma constitucional en materia de desindexación del salario mínimo, la unidad para la determinación de sanciones ahora es la Unidad de Medida y Actualización (mejor ubicada bajo el acrónimo UMA).

Palacio Legislativo de San Lázaro, Ciudad de México, a 7 de febrero de 2017.— Diputada Sara Latife Ruiz Chávez (rúbrica).»

Se turna a la Comisión de Turismo, para dictamen.

RATIFICACIÓN DEL CONVENIO 189 DE LA OIT SOBRE TRABAJADORAS Y TRABAJADORES DOMÉSTICOS

«Proposición con punto de acuerdo, por el que se exhorta al Ejecutivo federal a instruir a diversas dependencias de la administración pública para concluir el proceso señalado en el artículo 6 de la Ley sobre la Celebración de Tratados respecto a la ratificación del Convenio 189 de la OIT, atinente a trabajadoras y trabajadores domésticos, a cargo de la diputada Karina Padilla Ávila, del Grupo Parlamentario del PAN

La suscrita, diputada Karina Padilla Ávila, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la LXIII Legislatura de la Cámara de Diputados, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 71 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 6 y 79, fracción II, numeral 2, fracción VI, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración de esta soberanía, el presente punto de acuerdo por el que se exhorta al titular del Ejecutivo federal a efecto de que instruya a los titulares y funcionarios de las dependencias de la administración pública correspondientes para concluir el proceso que señala el artículo 6 de la Ley sobre la Celebración de Tratados respecto a la ratificación del Convenio 189 de la OIT sobre trabajadoras y trabajadores domésticos, con base en las siguientes

Consideraciones

La Organización Internacional del Trabajo (OIT) aprobó el 11 de julio de 2011, durante su centésima conferencia internacional, con un total de 369 votos, el Convenio 189 con el cual se consolida el reconocimiento de condiciones dignas y derechos laborales a favor de las trabajadoras y los trabajadores domésticos.

Este acontecimiento, fue un parte aguas en que se logró sensibilizar a los Estados Miembros para aprobar un instrumento legal, de ámbito internacional que aborda temas coyunturales para atender y dar solución a la situación laboral de las trabajadoras y los trabajadores domésticos, otorgando pleno reconocimiento de los derechos laborales y humanos de este sector.

De los 396 países que firmaron el convenio¹ sólo veintidós gobernantes² han cumplido con su ratificación, demostrando que los intereses de la comunidad, el compromiso, soli-

daridad e interés social, va más allá de las diferencias políticas o de los intereses propios y de los discursos.

Resulta alarmante que de los veintidós países que lo han ratificado, solo 10 son latinoamericanos 10 siendo Uruguay, Brasil, Nicaragua, República Dominicana, Argentina, Paraguay, Bolivia, Colombia, Ecuador y Costa Rica.

Más aún, preocupa y ocupa que México aún no ratifica dicho convenio, máxime cuando de acuerdo con resultados de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE), durante el primer trimestre del 2016, se dio cuenta que 29.1 millones de la población se encontraba en la informalidad laboral, lo que representaba un 57.4 por ciento del total de la población ocupada; de éste universo, 2.3 millones (7.9 por ciento), correspondían al servicio doméstico remunerado³ de los que 95 de cada 100 empleados son mujeres; sin embargo, es destacar que todo empleado doméstico tiene riesgos y no cuenta con seguridad social.

No debemos olvidar que todo convenio internacional es vinculante para los estados Miembros que lo suscriben, pues la Convención de Viena sobre Derechos de los Tratados de 1969 y 1986, concuerdan en que los tratados son acuerdos celebrados por escrito entre dos o más Estados, que crean derechos y obligaciones entre los mismos.

Partiendo de esta premisa, el gobierno mexicano está obligado a ratificar el Convenio 189 de la OIT, para con ello cumplir en la generación de mecanismos, medidas y normas que garanticen la protección de los derechos a los trabajadores y las trabajadoras del hogar; una tarea aún pendiente, a más de cinco años de su aprobación.

El artículo 1o. del propio convenio, señala que una trabajadora o un trabajador doméstico es “toda persona que realice el trabajo doméstico dentro de una relación de trabajo”;⁴ por lo tanto, al reconocer la existencia de una relación laboral, se deben reconocer y cumplir con los derechos y obligaciones que ello implica, lo cual va más allá del régimen laboral en el que se encuentre la persona; se trata de un acto de justicia social y reconocimiento pleno de los derechos humanos.

De acuerdo con los artículos 76, fracción I, y 89 fracción X de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como el artículo 28, fracción I de la Ley Orgánica de la Administración Pública, el proceso para ratificación del Convenio faculta e involucra al Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Relaciones Exteriores, para opinar

sobre la pertinencia y procedencia de suscribirlo, y una vez firmado; esto es suscrito por el Estado mexicano, sea remitido a la Cámara de Senadores a efecto de que la instancia legislativa, lo analice, discuta y ratifique, hecho que compromete a hacer que se observe y se cumpla.

Mucho hemos referido y hasta presumido las reformas constitucionales del 2011 en materia de derecho humanos; pero poco hemos demostrado con hechos sobre la convicción y compromiso para ello.

Es momento idóneo para que el Ejecutivo Federal concluya la parte del proceso que le corresponde, a fin de que sea posible que el Senado revise y en su caso, apruebe hacer realidad la ratificación del Convenio 189 de la OIT, en beneficio de los mexicanos que efectúan algún tipo de trabajo doméstico fundamental para dinámica del hogar.

El reconocimiento de derechos laborales que propician justicia social, certeza jurídica, igualdad y respeto a los derechos humanos, derechos que bajo ninguna circunstancia se negocian, menos aún se postergan.

Cabe resaltar que en diversas ocasiones este Honorable Congreso de la Unión, a través de la Cámara de Senadores y la Cámara de Diputados por separado, han exhortado a la Secretaría de Relaciones exteriores para que coordine las acciones necesarias y emita la opinión correspondiente para suscribir el Convenio 189 de la OIT, mismo que a la fecha no ha sucedido. Esto con fundamento en el artículo 6 de la Ley sobre la celebración de tratados que a la letra dice:

“Artículo 6o. La Secretaría de Relaciones Exteriores, sin afectar el ejercicio de las atribuciones de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, coordinará las acciones necesarias para la celebración de cualquier tratado y formulará una opinión acerca de la procedencia de suscribirlo y, cuando haya sido suscrito, lo inscribirá en el Registro correspondiente.”

De igual forma, es preciso manifestar que el pasado 29 de marzo de 2016, se publicó en la Gaceta Parlamentaria el oficio 200/SDT/047/2016, suscrito por el ciudadano Rafael Adrián Avante Juárez, subsecretario del Trabajo de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, mediante el cual responde el punto de acuerdo por el que se exhorta a esa dependencia a incorporar programas de promoción y difusión de los derechos de las trabajadoras domésticas; desa-

rollar programas que promuevan y faciliten su afiliación a los sistemas de seguridad social por parte de sus empleadores; así como valorar la pertinencia de adherirse al Convenio 189 de la Organización Internacional del Trabajo en materia de Trabajo Doméstico, con el objetivo de equiparar nuestras leyes con la legislación internacional en materia laboral y de derechos humanos.

En lo que nos ocupa, y que deriva en valorar la pertinencia de la suscripción del convenio 189, sólo se limitó a señalar en la parte del dictamen que:

“...el año pasado (2015) se conformó un grupo de trabajo para evaluar la posibilidad de transitar hacia la eventual ratificación del Convenio 189. El proceso emprendido por la Secretaría del Trabajo y Previsión Social comprende el análisis y estudio profundo de la legislación y normativa reglamentaria de aplicación nacional, que resultaría necesario armonizar de acuerdo con aquel instrumento internacional.

También se trabaja en el diseño de una metodología, conforme a la cual se realizarán las consultas que el propio instrumento internacional dispone que deben efectuarse de manera previa a la solicitud de ratificación. Por lo pronto, se puede informar de diversas consultas celebradas con entidades y dependencias federales como la Secretaría de Gobernación, el Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación y el Instituto Nacional de las Mujeres. Lo mismo ha sucedido con la Organización Internacional del Trabajo, tanto en su oficina en México, como en su sede central, en la ciudad de Ginebra, Suiza...”

En este sentido, es de urgente y necesaria la opinión definitiva sobre la pertinencia o no de la suscripción del Convenio 189 de la OIT por parte de la Secretaría de Relaciones Exteriores y las dependencias involucradas, en concordancia con el artículo 6 de la Ley sobre la celebración de tratados; lo anterior en virtud de que es inverosímil que a más de un año de iniciar los trabajos, según dicho por el ciudadano Rafael Adrián Avante Juárez, subsecretario del Trabajo de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, no se cuente con la opinión pertinente para su suscripción o no.

Por lo expuesto anteriormente, presento la siguiente proposición con:

Punto de Acuerdo

Primero: Se exhorta al titular del Ejecutivo federal a efecto de que instruya a los titulares y funcionarios de las dependencias de la Administración Pública correspondientes, a concretar acciones inmediatas para concluir el proceso que señala el artículo 6 de la Ley sobre la celebración de tratados respecto a la ratificación del Convenio 189 de la OIT sobre trabajadoras y trabajadores domésticos.

Segundo: Se exhorta al Ejecutivo federal a hacer pública la información sobre la situación actual del proceso de dictaminación del Convenio 189 de la Organización Internacional del Trabajo a fin de tener la certeza que las dependencias de la Administración Pública están cumpliendo con su responsabilidad legal.

Notas:

1 http://ratificacion-convenio-189.blogspot.mx/2012_10_01_archive.html. Consultado el 27 de septiembre del 2016.

2 http://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:11300:0:NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:2551460:NO. Sitio consultado el 27 de septiembre de 2016.

3 http://www.inegi.org.mx/saladeprensa/boletines/2016/enoe_ie/enoe_ie2016_05.pdf

4 http://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:12100:0::NO:P12100_INSTRUMENT_ID:2551460. Sitio consultado el 27 de septiembre de 2016.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 7 de febrero de 2017.— Diputada Karina Padilla Ávila (rúbrica).»

Se remite a la Comisión de Trabajo y Previsión Social, para dictamen.

SANCIONAR A QUIENES PROMUEVAN ACTOS DE VIOLENCIA ENTRE INFANTES Y ADOLESCENTES A TRAVÉS DE REDES SOCIALES Y SITIOS WEB

«Proposición con punto de acuerdo, por el que se exhorta a las Procuradurías General de la República y locales a coordinar acciones inmediatas para rastrear, investigar y, en su caso, sancionar a quienes promuevan por redes sociales y sitios web actos de violencia entre infantes y adolescentes, a cargo de la diputada María Antonia Cárdenas Mariscal, del Grupo Parlamentario de Morena

La que suscribe, diputada María Antonia Cárdenas Mariscal de la LXIII Legislatura del Congreso de la Unión e integrante del Grupo Parlamentario de Morena, con fundamento en lo dispuesto en la fracción I del numeral 1 artículo 6o. y el artículo 79, numeral 1, fracción II, del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración del pleno de esta soberanía la presente proposición con punto de acuerdo.

Consideraciones

Primera. La violencia juvenil es un problema mundial que incluye diversos actos que van desde la intimidación y las riñas al homicidio, amenazando el derecho humano a la vida; desafortunadamente, en este contexto quienes representan la mayoría tanto de víctimas como de agresores violentos son los jóvenes.

Cada año se cometen en todo el mundo 200,000 homicidios entre jóvenes de 10 a 29 años, lo que se traduce en un 43 por ciento del total mundial anual de homicidios, de los cuales el 83 por ciento son del sexo masculino.¹

En el continente americano 22 países registran tasas de violencia letal (agresiones físicas que llevan al homicidio) que superan el promedio mundial, en 7 de estos países se registran tasas de homicidio de más de 30 por 100 mil habitantes, nuestro país se encuentra dentro de ellos y también entre los países de América Central que, desde 2014 registraron un aumento significativo de los índices en este rubro.²

Segunda. Aunque en México no existe un consenso para definir *violencia*, hay un acuerdo implícito entre expertos para utilizar la definición de la Organización Mundial de la Salud (OMS) para la cual, la **violencia** es el uso intencional de la fuerza física o del poder, como amenaza o acción efectiva contra sí mismo, contra otra persona o en contra de

un grupo o comunidad, ya sea que produzca o tenga una alta probabilidad de producir una lesión, daño, la muerte, daño psicológico, mal desarrollo o la privación de la persona (s) agredida (s). (OMS, 2002:4).

En concordancia, tampoco hay un acuerdo sobre la definición de *violencia juvenil*, por ello, ante la falta de un criterio legal de violencia que incluye a la población de entre 10 y 29 años enunciaré la definición adaptada y empleada por la Organización Mundial de la Salud para este sector etario:

“Involucramiento de jóvenes (entre 10 y 29 años), como víctimas o agresores, en el uso intencional de la fuerza física o el poder, como amenaza o acción efectiva, contra sí mismo, contra otra persona o en contra de un grupo o comunidad, ya sea que produzca o tenga una alta probabilidad de producir una lesión (daño), la muerte, daños psicológico, mal desarrollo o la privación de la (s) persona (s) agredida (s).” (OMS: 2002).

Tercera. En México existen cerca de 40.2 millones de niños, niñas y adolescentes, de los cuales el 36.8 por ciento son adolescentes de 15 a 19 años, uno de cada tres (34.1 por ciento) son jóvenes de 20 a 24 años y tres de cada diez (29.1 por ciento) tienen de 25 a 29 años de edad, según datos del último censo realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, Inegi.³

Los jóvenes de entre 10 y 29 años representan aproximadamente un tercio de la población mexicana, es decir, 36.2 por ciento del total poblacional, nunca antes hubo tantos jóvenes en México como en la actualidad.

El Fondo de Población de Naciones Unidas, UNFPA,⁴ indicó las diversas problemáticas que viven las y los jóvenes actualmente; entre las más apremiantes citó: la violencia, el desempleo, la pobreza y la inequidad en educación, señalando que la violencia es la principal causa de muerte entre los jóvenes mexicanos tanto por “homicidios, accidentes en el transporte por consumo de alcohol y lesiones auto infligidas”, e indicó que las políticas públicas deben responder a las necesidades de este sector, el cual es clave para el desarrollo del país.

José Manuel Romero Coello, director del Instituto Mexicano de la Juventud –Imjuve– ya había alertado anteriormente que tal situación viene presentándose desde el 2006, por lo que en febrero de 2013 se creó la Comisión Intersecretarial para la Prevención Social de la Violencia y la Delin-

cuencia, con un presupuesto anual de 2,500 millones de pesos; sin embargo, dice, no se ha logrado disminuir la tasa de homicidios a nivel nacional, ya que la violencia continúa registrándose como la principal causa de muerte en los jóvenes.⁵

Lamentablemente nuestro país asciende rápidamente en el ranking mundial para ocupar los primeros sitios por la creciente ola de violencia contra y entre adolescentes y jóvenes, ejemplo de ello son las posiciones que hemos ocupado los últimos años en el panorama internacional.

Durante la presentación de la Cartilla Informa “*Las niñas y niños tenemos derechos*” llevado a cabo por la Comisión de los Derechos de la Niñez y el Centro de Estudios para el Adelanto de las Mujeres y la Equidad de Género, CEA-MEG, de la Cámara de Diputados en marzo de 2015; se alertó que de acuerdo con datos emitidos por la red para los Derechos de la Infancia, México ocupa el primer lugar en violencia física, abuso sexual y homicidio en menores de 14 años entre los 33 países integrantes de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos, OCDE.⁶

Muy desafortunadamente también ocupamos la posición 15 de los países con mayor índice de homicidios por cada 100 mil habitantes,⁷ donde 4 de cada 10 jóvenes de entre 15 y 29 años mueren por esta causa, siendo la primera desde 2008.⁸

La Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales en su estudio, “*Mapa de Violencia*”, el cual hace un comparativo entre 85 países, México fue considerado el país más letal para la juventud en América Latina, seguido por otro estudio llevado a cabo en julio de 2015 por la Comisión Investigadora de la Cámara de Diputados y organismos en Defensa de los Derechos Humanos en Brasil, los cuales señalan que nos convertimos este año en el país con la tasa más alta de mortalidad infantil y adolescente, donde el asesinato de jóvenes de 15 a 19 años alcanzó una tasa de 95.6 muertes por cada 100 mil,⁹ dato concordante con la cifra del estudio antes citado.

Por su parte, el Banco Mundial reveló que la tasa de homicidio juvenil en México se incrementó de 7.8 en 2007 a 25.5 en 2010 por cada 100 mil habitantes, siendo los jóvenes responsables de la mitad de los delitos cometidos en ese último año.¹⁰

Cuarta. Cuando hablamos de violencia, regularmente la asociamos a la rudeza, la brutalidad el crimen, sin embar-

go pasamos por alto la violencia más cercana y cotidiana que rodea el entorno de niñas, niños y adolescentes en nuestro país, por ejemplo, muchos contenidos que hoy circulan a través de las tecnologías de información, sobre todo la internet, que se ha convertido en el medio de comunicación y socialización más utilizado, sobre todo por adolescentes y jóvenes.

Uno de los estudios más relevantes en nuestro país respecto al uso de las tecnologías de información y comunicación es el que realiza la Asociación Mexicana de Internet, AMIPCI,¹¹ indicando que la tasa de usuarios de internet ronda el 41 por ciento, es decir, 65 millones de habitantes, dato que concuerda con lo señalado por el Banco Mundial, estimando que por cada 100 habitantes, 43.5 tienen acceso a la red de internet.¹²

Es importante señalar que los menores de 24 años representan el 51 por ciento del total de usuarios de internet estimados,¹³ siendo también la plataforma más utilizada, con un consumo promedio de 7 horas 14 minutos, casi tres veces más que cualquier otro medio.

El acceso a redes sociales sigue siendo la principal actividad en línea con un 79 por ciento de uso, por encima del envío y recepción de correos electrónicos que registra el 70 por ciento.

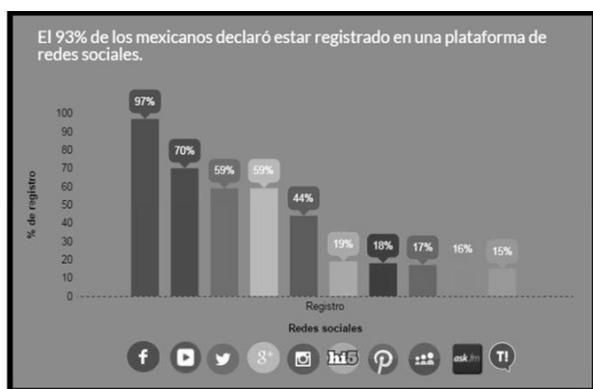
Aunque el uso de estas redes cuenta con muchas ventajas, principalmente si se considera su alcance como plataforma ilimitada de comunicación, también representa grandes riesgos, especialmente para los menores de edad que, en su mayoría no consideran una amenaza el uso de las mismas.

En la actualidad, estas redes son una de las herramientas más utilizadas por los criminales (“*ciberdelinquentes*”) para la trata de personas, el acoso en línea o *cyberbullying*, la exposición a contenidos inadecuados, la extracción de datos personales, y la propagación de la violencia, incluso el terrorismo.

Cuando nos referimos a contenidos inadecuados hacemos referencia a la exposición a materiales dañinos, ilegales, traumáticos o inoportunos para la edad del niño, niña o adolescente. El tener acceso a contenidos de naturaleza sexual, violentos o similares para los cuales no se hallan preparados conforme a su edad y nivel de desarrollo, es sin lugar a dudas, una forma de violencia a la que mayormente se exponen los jóvenes cuando utilizan las Tecnologías de Información.

Una cuestión alarmante es que a los contenidos inadecuados no hay que buscarlos, estos nos encuentran en el momento menos pensado. Lamentablemente son muchos y cada vez más los sitios con contenidos pornográficos, obscenos, ilegales, violentos u ofensivos. Páginas Web que incitan a la xenofobia, la anorexia o bulimia, a cometer delitos e incluso homicidio son cada vez más comunes en la red.

Por otro lado, el Estudio de Medios y Dispositivos entre internautas mexicanos del IAB México, señaló que las plataformas sociales son un elemento importante de la vida diaria de los usuarios, donde el 93 por ciento de las y los mexicanos declararon estar registrados en una plataforma de 'social media', así, presentaron las 10 redes sociales más populares y con mayor registro en México, sobre todo utilizadas por adolescentes y jóvenes:



Fuente: AIB México¹⁴

Quinta. Muy desafortunadamente las balaceras y los asesinatos masivos ocurridos en las escuelas y otros lugares públicos de Estados Unidos, empiezan también a ocurrir en nuestro país, algunos ejemplos de ello son los siguientes casos:

- En 2001, un niño de 14 años se suicidó de un disparo en la cabeza frente a sus compañeros de clase, en la capital del país.
- En 2007 un padre de familia de un prestigioso colegio en la Ciudad de México asesinó a la directora del centro.
- En mayo de 2014, un estudiante de 15 años disparó y asesinó a uno de sus compañeros de 13 años con quien mantenía un riña en una escuela del Estado de México.

- En mayo de 2015 un grupo de cinco menores de entre 11 y 15 años asesinó a un infante de 6 años.

- Entre los casos más escabrosos que se recuerdan en el país, en mayo de 2015 un grupo de cinco menores de entre 11 y 15 años asesinó a un infante de 6 años, a quien en un presunto juego de secuestro ataron, semifixaron, golpearon con piedras e hirieron con una navaja. A continuación, enterraron el cuerpo y cubrieron el cadáver con tierra, maleza y un perro que habían “cazado” el mismo día.

- Y recientemente la tragedia ocurrida el pasado 18 de enero, en donde un menor de edad abrió fuego dentro del aula contra su maestra y algunos compañeros en el Colegio Americano del Noreste en Nuevo León, perdiendo la vida más tarde a causa de un disparo que él mismo accionó.¹⁵

Este tipo de tragedias son motivo de alarma y exigen medidas de prevención y control de violencia; existen otras actividades en las que participan niños y adolescentes que también implican un grado de violencia que debe ser atendido, no solo por sus consecuencias inmediatas, sino por su posible función como indicador de una mayor violencia en el futuro. Entre estos factores de riesgo para desarrollar o sufrir conductas violentas está el conocido *bullying*, o acoso escolar.

De acuerdo con un estudio reciente del Instituto Nacional de Evaluación Educativa, cuando menos 10 por ciento de los alumnos de primaria y secundaria en México son víctimas de acoso escolar. Tan sólo en las escuelas primarias, 24.2 por ciento de los estudiantes respondió en una encuesta que sufría las burlas constantes de sus compañeros y 17 por ciento afirmó haber sido lastimado físicamente por otros alumnos. Para los estudiantes de secundaria las cosas no son mucho mejores, pues el 13.1 por ciento señaló que había sido hostigado por sus iguales. Como esta situación tiene dos caras, 8.8 por ciento de los niños de primaria y 5.6 por ciento de los alumnos de secundaria confesaron haber incurrido en algún acto de violencia.

Sexta. De acuerdo a lo establecido en la Ley General de Niñas, Niños y Adolescentes, fracción I y VIII, artículo 13, las autoridades federales, de las entidades federativas, municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, adoptarán las medidas necesarias para garantizar el derecho a la vida, a la supervivencia y al desarrollo de niñas, ni-

ños y adolescentes, así como el derecho a una vida libre de violencia y a la integridad personal.

Por otro lado, las Naciones Unidas en las Directrices de Riad adoptadas y proclamadas por la Asamblea General contemplan:

“9. Deberán formularse en todos los niveles del gobierno planes generales de prevención, que entre otras cosas, comprendan:

a) Análisis a fondo del problema y reseñas de programas y servicios, facilidades y recursos disponibles;

b) Funciones bien definidas de los organismos, instituciones y personal competentes que se ocupan de actividades preventivas;

c) Mecanismos para la coordinación adecuada de las actividades de prevención entre los organismos gubernamentales y no gubernamentales;

d) Métodos para disminuir eficazmente las oportunidades de cometer actos de delincuencia juvenil.

e) Una intervención oficial que se guíe por la justicia y la equidad, y cuya finalidad primordial sea velar por el interés general de los jóvenes;”¹⁶

Séptima. Sea primaria o secundaria, la violencia es un fenómeno multifactorial, pues en ella influyen diversos elementos biológicos y psicológicos, pero también sociales, y puede comenzar desde la infancia. Por esta razón existe preocupación por la forma en que los medios electrónicos manejan la violencia, desde la televisión hasta los videojuegos e internet. Desde el año 200, varios programas iniciaron en México para fomentar un clima de paz y seguridad en las aulas, siendo los más conocidos “Escuela Segura” y “Mochila segura”.

Escuela Segura busca la seguridad en la escuela y aspira a que desde el centro se desarrolle una “cultura de paz” y una “convivencia pacífica” que contribuya a la “cohesión y la integración social”.

A pesar de ello, resulta altamente necesario formular y aplicar criterios especializados para la prevención de la violencia juvenil utilizando medios tecnológicos y con la intención de generar una cultura de navegación segura, cu-

ya finalidad sea reducir los motivos, la necesidad y las oportunidades de comisión de actos violentos, pues no podemos seguir siendo un país en el que ser joven sea un peligro, la violencia no debe ser un componente permanente en la vida de las y los jóvenes.

En virtud de lo anterior y de los terribles acontecimientos recientemente ocurridos en una escuela en Nuevo León, someto a consideración de esta asamblea del honorable Congreso de la Unión la siguiente proposición con

Punto de Acuerdo

Único. Mediante el cual se exhorta a la Procuraduría General de la República y a las Procuradurías de las entidades federativas y de la Ciudad de México, para que de acuerdo al ámbito de sus competencias, coordinen acciones inmediatas para rastrear, investigar y en su caso sancionar a quienes promuevan actos de violencia entre infantes y adolescentes a través de redes sociales y sitios web.

Notas:

1 Organización Mundial de la Salud, *Violencia juvenil*, Centro de Prensa de la OMS, Octubre, 2015.

2 Global Burden of Armed Violence, *La Violencia Letal en el Continente Americano*, Geneva Declaration on Armed Violence and Development, 2014.

3 Inegi, Censo poblacional 2010.

4 Newsweek, “*Violencia la principal causa de muerte en jóvenes mexicanos*”, México, Agosto 2015.

5 *Ibidem*.

6 Comunicación Social. Presentación de Cartilla Informativa *Las niñas tenemos derechos*, H. Cámara de Diputados, Boletín No. 5212, 2015.

7 Global Peace Index 2015. *A snapshot of the global state of peace*, Institute for Economics and Peace, Junio 2015.

8 Centro Nacional para la Prevención de Accidentes (Cenapra).

9 Walselfisz, Julio J, *Mapa de Violencia*, FLACSO, Brasil, 2015.

10 Banco Mundial, “*La Violencia Juvenil en México, Reporte de la situación, el marco legal y los programas*”, Junio, 2012.

11 Asociación Mexicana de Internet (AMIPCI) es una asociación líder que desde 1999 ha fomentado el uso responsable y productivo de internet por parte de organizaciones, empresas, instituciones y usuarios. Realizan estudios anuales que permiten conocer más sobre tendencias en línea y la percepción de los usuarios en temas fundamentales alrededor de internet.

12 Forbes, México. *¿Cómo crece el número de internautas en México?*, mayo 2015.

13 Asociación Mexicana de Internet, *Hábitos del Usuario 2016*, México.

14 *Excélsior*, “Las 10 redes sociales más populares en México”, Marzo, 2016.

15 SIPSE, *Recuento de balaceras registrada en México*, Información en todo momento periódicos, Enero, 2017.

16 Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas. “*Directrices de las Naciones Unidas para la Prevención de la delincuencia juvenil (Directrices de Riad)*”, Resolución 45/112.

Palacio Legislativo de San Lázaro, 7 de febrero de 2017.— Diputada María Antonia Cárdenas Mariscal (rúbrica).»

Se turna a la Comisión de Derechos de la Niñez, para dictamen.

GENERAR UNA ESTRATEGIA TRANSVERSAL DE SUS PROGRAMAS Y ACCIONES DE TRABAJO EN EL ÁMBITO DE SU COMPETENCIA PARA LOGRAR UN PROGRAMA DE REACTIVACIÓN ECONÓMICO

«Proposición con punto de acuerdo, por el que se exhorta a diversas dependencias a generar una estrategia transversal de sus programas y acciones de trabajo en el ámbito de su competencia para lograr un plan de reactivación económica, a cargo del diputado Carlos Lomelí Bolaños, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano

El suscrito, diputado Carlos Lomelí Bolaños, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano de la LXIII Legislatura de la Cámara de Diputados, con fundamento en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como el artículo 6, fracción I, y los artículos 77 y 78 del Reglamento de la

Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, sometemos a la consideración de esta asamblea la siguiente proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta a las Secretarías de Educación Pública, de Desarrollo Social y de Economía a fin de generar una estrategia transversal de sus programas y acciones de trabajo en el ámbito de su competencia para la implementación de un programa de reactivación económico comunitario en coordinación con los gobiernos municipales, dentro de las zonas de atención prioritaria, mediante la focalización de actividades extraescolares, adiestramiento en artes y oficios, recuperación de espacios públicos y el acompañamiento para el desarrollo de negocios comunitarios.

De acuerdo con la siguiente:

Exposición de Motivos

Antecedentes históricos

Los artes y oficios en México tienen como antecedentes de creación el año 1834, donde surgieron las interrogantes tales como: ¿Qué vamos a hacer con los niños que acaban de salir de la escuela? ¿Qué haremos para que no sean vagos? Desde entonces era latente la necesidad de la enseñanza de actividades extraescolares, lo que dio pauta a la llamada Escuela de Artes y oficios mecánicos.¹

Posteriormente se crearon los centros de adiestramiento obrero en Jalisco en el año 1841, los cuales fueron diseñados para gente de escasos recursos los cuales al terminar su capacitación podrían incorporarse al sector laboral empleando lo aprendido y de esta manera poder satisfacer sus propias necesidades.

A nivel nacional en 1843 mediante decreto se crean dos escuelas, una de agricultura y otra de Artes, sin resultado favorable, sin embargo paso el tiempo y para el 18 de Abril del año 1856, bajo la administración de Ignacio Comonfort se decretó el establecimiento de una escuela industrial de artes y oficios.²

Los primeros talleres impartidos de los que se tiene referencia son los siguientes: herrería, carpintería, tornería, alfarería, Imprenta, cantería, litografía, fotografía, fundición, galvanoplastia, electricistas, maquinistas, entre otros.

Gracias a la promulgación de la Constitución de 1857, también se empiezan a establecer una serie de escuelas de artes y oficios en diversos estados, aunque los problemas

políticos no permitieron su instalación en forma general hasta después de la asonada del Plan de Tuxtepec, cuando el gobierno de Porfirio Díaz las impulsa. Para 1900 funcionaban en las siguientes ciudades: Pachuca, Aguascalientes, Campeche, Toluca, Saltillo, Morelia, San Luis Potosí aquí una para hombres y otra para mujeres y en Guadalajara Jalisco ésta última fundada ya al arribo del siglo XX, en 1900.³

Teniendo como antecedente las escuelas de Artes y Oficios, se crean las escuelas Politécnicas, donde se requería personal capacitado de manera intermedia entre las habilidades y capacidades de un ingeniero y la operatividad del personal obrero en la industria.

A partir de 1867, se reglamenta la educación en todos los niveles, la educación de la mujer y creación de la Escuela Nacional Preparatoria, que aunada a la creación de la Escuela Nacional de Artes y Oficios para Varones (destinada a formar oficiales y maestros), constituyen la génesis del Sistema de Educación Tecnológica en nuestro país y el antecedente del bachillerato tecnológico.

Como podemos observar en la historia de México, conforme se ha dado un desarrollo tecnológico también se ha desarrollado la necesidad de personal obrero calificado para desempeñar ciertos oficios.

Con la idiosincrasia de las épocas de los años 1900 a 1930 los conocimientos en artes y oficios eran transmitidos de generación en generación, sin embargo con la modernización y la entrada de la industria, los oficios se fueron perdiendo ya que los hijos pretendían trabajar en actividades diferentes a las de los padres.

La evolución histórica de la economía en México, abrió un abanico de oportunidades en la que incorpora la capacitación técnica como parte de la formación en educación Media superior,

El gasto educativo en México ha crecido de manera considerable y de manera consistente en los últimos 20 años, sin embargo aún sigue existiendo un gran rezago de eficiencia terminal.⁴

Eficiencia Terminal	Porcentaje en el ciclo escolar 2015-2016
Primaria	98.9 %
Secundaria	88.6 %
Educación Media Superior	62.9 %
Educación Superior	69.3 %

Datos de la Secretaría de educación Pública.

Las principales causas de la deserción escolar según el reporte de la Encuesta Nacional de Deserción Escolar en la Educación Media Superior establecen como las tres principales causas lo siguiente:

La falta de dinero en el hogar para útiles, pasajes o inscripción, fue mencionada como la principal razón por 36% de los desertores, e indicada entre las tres principales razones en 50%. La segunda razón mencionada como la principal, fue “le disgustaba estudiar” y la tercera “consideraba trabajar más importante que estudiar”.⁵

Aunado a estas características, si hablamos de formación técnica, esta solo es de acceso a los jóvenes que estén cursando su educación media superior, de igual manera aunado al resultado que arroja la encuesta nacional, también se enlistan los siguientes aspectos como son la estructura familiar, recursos familiares, practicas familiares, la composición de estudiantado y por ultimo las características poblacionales de la comunidad.⁶

La Secretaría de Educación Pública a través de la Dirección General de Educación Tecnológica Industrial, se ofrece el Nivel Medio Superior en dos modalidades: terminal y bivalente. Mediante la primera de ellas, se prepara a los técnicos profesionales que apoyan las áreas intermedias de la actividad productiva, donde originalmente esta modalidad no preparaba al educando para ingresar al nivel superior, sino que lo forma para su incorporación inmediata al sector productivo, a través de los Centros de Estudios Tecnológicos Industrial y de Servicios (CETIS).

Actualmente la DGETI es la institución de educación media superior tecnológica más grande del país, con una infraestructura física de 456 planteles educativos a nivel nacional, de los cuales 168 son CETIS y 288 CBTIS; Además proporciona a los organismos descentralizados de los gobiernos de las entidades federativas, que impartan la educación tecnológica industrial competencia de esta unidad administrativa, la asistencia académica, técnica y pedagógica a los 652 CECyTEs

El Gobierno Federal a través de la Secretaría de Desarrollo Social y con fundamento en la Ley General de Desarrollo Social, determinara año con año las Zonas de Atención Prioritaria en las que se tendrán que focalizar principalmente las acciones de gobierno.

El área encargada de establecer los lineamientos y criterios es la Coneval con fundamento en el artículo 36 de la Ley General de Desarrollo Social, esto para la definición, identificación y medición de la pobreza debiendo de utilizar la información que genere el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, independientemente de otros datos que se estime conveniente, al menos sobre los siguientes indicadores: ingreso corriente per cápita, rezago educativo promedio en el hogar, acceso a servicios de salud, acceso a seguridad social, calidad y espacios de la vivienda, acceso a los servicios básicos en la vivienda, acceso a la alimentación y grado de cohesión social.

Tal como queda determinado por los diferentes indicadores a analizar en la determinación de las Zonas de Atención Prioritaria, estas zonas representan la urgente necesidad de intervención de las autoridades a fin de mejorar las condiciones de vida de sus habitantes.

Las acciones en este tipo de zonas de atención prioritaria quedaran sujetas a reglas de operación según la clasificación que le sea asignado en el presupuesto de egresos para el ejercicio fiscal correspondiente.

La Secretaría de Desarrollo Social tiene uno de los programas denominado “Programa de Fomento a la Economía Social” teniendo como objetivo general Contribuir a mejorar el ingreso de personas en situación de pobreza mediante el fortalecimiento de capacidades y medios de los Organismos del Sector Social de la Economía, así como de las personas con ingresos por debajo de la línea de bienestar integradas en grupos sociales, que cuenten con iniciativas productivas.

La Secretaría de Economía a través del Pronafin –Programa Nacional de Financiamiento al Microempresario y a la Mujer Rural– tiene como objetivo contribuir a que los y las microempresarias generen y consoliden sus unidades económicas a través del acceso a servicios de micro finanzas, destacando los siguientes objetivos específicos:

a) Atender la demanda de microcréditos, a través del otorgamiento de líneas de crédito a las instituciones de micro financiamiento;

b) Fomentar las habilidades financieras y empresariales de la población objetivo mediante el desarrollo de estas capacidades e incubación de actividades productivas para incrementar la permanencia de sus unidades económicas;

c) Promover la igualdad de género y contribuir al empoderamiento de las microempresarias mediante el acceso a los servicios de micro finanzas;

d) Incrementar la cobertura geográfica de los servicios de micro finanzas, especialmente en las zonas prioritarias y de atención especial del programa, para facilitar el acceso de los y las microempresarias a los servicios de micro finanzas,

e) Fomentar entre las instituciones de micro financiamiento las acciones de fortalecimiento institucional y desempeño social con el fin de mejorar y profesionalizar los servicios de micro finanzas que proporcionan a la población objetivo.

Por lo anterior, consideramos no sólo viable sino indispensable la coordinación transversal de las diferentes Secretarías antes descritas a fin de otorgar a la ciudadanía las herramientas necesarias para despertar las habilidades, desarrollar la economía familiar y facilitar el día a día, otorgando no solo a los niveles de educación básica, media superior y superior, las habilidades de aprendizaje de un arte u oficio que permita desarrollar su potencial, pero sobre todo que aleje de la ociosidad a los niños y jóvenes y los haga más productivos.

México necesita que las mujeres madres de familia puedan desde el hogar tener alguna actividad laboral sin descuidar a sus hijos,

México necesita que las personas adultas que ya por la edad no son aceptadas en el campo laboral, puedan desarrollar una micro empresa que les permita poder satisfacer al menos sus necesidades más básicas.

México necesita que los niños y jóvenes despierten habilidades que sean oportunidades de crecimiento educativo para la elección de carrera y plan de vida, donde su formación académica no se vea frustrada por situación económica familiar.

Las Secretarías de Desarrollo Social, Educación y Economía, mediante la focalización de acciones y coordinación

de metas lograran cambiar las condiciones de vulnerabilidad económica de las zonas de atención prioritaria, mediante la implementación de una estrategia transversal de sus programas y acciones de trabajo logrando una integral reactivación económico comunitario en coordinación con los gobiernos municipales, con acciones contundentes de actividades extraescolares, adiestramiento en artes y oficios, recuperación de espacios públicos y el acompañamiento para el desarrollo de negocios comunitarios.

Por lo expuesto, someto a consideración el siguiente:

Punto de Acuerdo

Único. Se exhorta a la Secretaría de Educación Pública, Secretaría de Desarrollo Social y Secretaría de Economía a fin de generar una estrategia transversal de sus programas en el ámbito de sus competencias para lograr un programa de reactivación económico comunitaria en coordinación con los gobiernos municipales, dentro de los polígonos “zonas de atención prioritaria”, focalizando actividades extraescolares, adiestramiento en artes y oficios, recuperación de espacios públicos y el acompañamiento para el desarrollo de negocios comunitarios.

Notas:

1 <http://politecnica.sems.udg.mx/historia>

2 Breve noticia de los establecimientos de instrucción, México año 1900, Universidad Autónoma de Nuevo León

3 http://biblioweb.tic.unam.mx/diccionario/htm/articulos/sec_14.htm

4 http://cdn.presidencia.gob.mx/tercerinforme/3_IG_2015_ANEXO-ESTADISTICO-Mexico_con_Educacion_de_Calidad.pdf

5 http://www.sems.gob.mx/work/models/sems/Resource/10787/1/images/Anexo_6Reporte_de_la_ENDEMS.pdf

6 http://www.sems.gob.mx/work/models/sems/Resource/10787/1/images/Anexo_6Reporte_de_la_ENDEMS.pdf

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a 7 de febrero de 2017.— Diputado Carlos Lomelí Bolaños (rúbrica).»

Se remite a la Comisión de Desarrollo Social, para dictamen.

CREACIÓN DE PROGRAMAS DE PROTECCIÓN DE PARQUES Y ESPACIOS DEPORTIVOS PÚBLICOS

«Proposición con punto de acuerdo, por el que se exhorta a las dependencias y las entidades de la administración pública centralizada y paraestatal a evaluar la posibilidad de construir en sus instalaciones espacios deportivos; y a las 32 entidades federativas, a proseguir la creación de programas de protección de parques y espacios deportivos públicos, a cargo de la diputada Rosa Guadalupe Chávez Acosta, del Grupo Parlamentario del PRI

La que suscribe, diputada Rosa Guadalupe Chávez Acosta, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, y con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I, y 79 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta honorable asamblea proposición con punto de acuerdo con base en la siguiente

Exposición de Motivos

México, como ente soberano, tiene como órgano jurídico supremo a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, dentro de la cual se establece la base de los derechos humanos con los que cuenta cada persona que se encuentra en nuestro país; entre estos derechos se advierte el establecido en el último párrafo del artículo 4o. que a la letra señala: “Toda persona tiene derecho a la cultura física y a la práctica del deporte. Corresponde al Estado su promoción, fomento y estímulo conforme a las leyes en la materia.”

Tal como la Ley General de Cultura Física y Deporte, la disposición constitucional anteriormente citada tiene como objetivos principales la promoción del deporte y la actividad física como forma de vida cotidiana, así como, el incentivar la inversión social y privada para el desarrollo de la cultura física y el deporte; tras ello, la Comisión Nacional de Cultura Física y Deporte ha implementado diversas acciones encaminadas a garantizar el pleno ejercicio de nuestro derecho constitucional a la actividad física, ejemplo de ello es la reciente rehabilitación del Centro Estatal del Deporte Mario Vázquez Raña, en el estado de Puebla¹.

El fomento al deporte y el sinfín de actividades que ello conlleva va más allá del ejercicio de un derecho constitucional, sino de una vía para combatir la obesidad que afec-

ta a tantos mexicanos y que desafortunadamente nos ha puesto en el primer lugar mundial de obesidad.

Datos revelados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) señalan que en 2014 más de 1900 millones de adultos de 18 o más años tenían sobrepeso, de los cuales, más de 600 millones eran obesos, (39 por ciento de las personas adultas de 18 o más años tenían sobrepeso, y 13 por ciento eran obesas), en este mismo año se reportó que 41 millones de niños menores de cinco años tenían sobrepeso o eran obesos². Si bien esta situación es alarmante a nivel mundial, en nuestro país es sumamente grave.

Por su parte el Instituto Nacional de Salud Pública en México advirtió que 70 por ciento de los adultos sufren sobrepeso u obesidad³, este problema de salud ha alcanzado a las niñas y niños mexicanos, ya que la propia Organización Panamericana de la Salud (OPS) afirma que México ocupa el primer lugar a nivel mundial en niños y adolescentes con obesidad⁴.

Muchas son las consecuencias del sobrepeso y la obesidad, tales como las enfermedades cardiovasculares (que fueron la principal causa de muerte en 2012), la diabetes, los trastornos del aparato locomotor y algunos cánceres⁵. Desafortunadamente, como lo hemos señalado en párrafos anteriores, este problema de salud no es exclusivo de un rango de edad, sino que actualmente lo padecen las niñas, niños, adolescentes, adultos y adultos mayores, por lo que es indicado fomentar acciones a todas las personas a fin de disminuir y erradicar dicho mal en el país.

Cabe destacar que la obesidad y sobrepeso afecta todas nuestras actividades diarias, impidiendo el mismo ritmo de vida y realizar cosas que anterior al padecimiento se hacían con toda naturalidad. La Organización Internacional del Trabajo (OIT) reveló que afecta a 7 de cada 10 adultos mexicanos de distintas regiones y localidades del país, más alarmante es que un amplio número de quienes las padecen son personas de entre 25 y 35 años, estrato muy productivo de México; la organización aseguró que al impedirles trabajar, se les empuja hacia la pobreza en países sin protección social o en aquéllos en donde es ineficiente⁶.

Por su parte el gobierno federal ha puesto en marcha diversas acciones que combaten la obesidad en México, ejemplo es la Estrategia Nacional para la Prevención y Control del Sobrepeso, la Obesidad y la Diabetes, a través de la cual se dan a conocer los criterios nutrimentales y de publicidad que deberán observar los anunciantes de ali-

mentos y bebidas no alcohólicas para publicitar sus productos en televisión abierta y restringida, así como en salas de exhibición cinematográfica⁷, lo cual nos permite afirmar que desde que las organizaciones nacionales e internacionales dieran a conocer este problema, el Ejecutivo federal puso en marcha las estrategias necesarias para dar fin al problema de salud que aqueja a millones de mexicanos.

Más allá de un derecho humano consagrado en la Constitución federal, la construcción de espacios deportivos es una forma en la que se pretende combatir la obesidad en México, dicha infraestructura deportiva no sólo debe ser utilizada por quienes laboran en los centros de trabajo donde se encuentren, sino para cualquier persona que quiera o necesite hacer ejercicio.

Cabe señalar que a nivel local las 32 entidades federativas cuentan con decenas de parques y espacios deportivos, siendo la mayoría de ellos de acceso libre a toda la población, en los cuales se pueden realizar actividades culturales y deportivas en las que tanto niñas, niños, adolescentes, adultos y adultos mayores tienen la posibilidad de desarrollarse física y emocionalmente. Desafortunadamente en muchas ocasiones éstos son deteriorados por las propias personas a quienes se les otorgó el beneficio.

El cuidado de los lugares recreativos y deportivos forma parte de una sociedad armoniosa y respetuosa, la cual está consciente de que estos lugares fueron creados para su beneficio y son los responsables de mantenerlos en buen estado por muchos años. Es por ello que creemos conveniente el exhortar a las entidades federativas con el fin de crear programas de protección a parques y espacios deportivos públicos, como áreas a través de las cuales la población tiene acceso de forma libre a realizar actividades culturales y cualquier tipo de ejercicio y en los cuales se crea una cohesión social y el desarrollo de la misma en bien y por el futuro saludable de todos los grupos de edad.

Siendo éste un problema de salud nacional que aumenta la tasa de mortalidad en México, cualquier acción que pretenda combatir el sobrepeso es de gran trascendencia y no se debe tomar a la ligera, por el contrario, debe de emprenderse.

Como conclusión me permito afirmar que de construirse las áreas deportivas en los centros de trabajo de las dependencias del gobierno federal y el cuidado de los parques y espacios culturales y deportivos públicos, se fomentaría el deporte como obligación del estado, se otorgaría la garan-

tía de realizar ejercicio como un derecho fundamental, se garantizaría el espacio libre y público a nivel local y se daría pie a una mayor producción por parte de los trabajadores y población en general, quienes bajarían de peso y con ello realizarían sus acciones con mayor dinamismo.

En este sentido, conforme a lo anteriormente expuesto se propone a esta soberanía los siguientes

Puntos de Acuerdo

Primero. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a todas las dependencias y entidades de la administración pública centralizada y paraestatal evalúen la posibilidad de construir espacios deportivos dentro de sus instalaciones.

Segundo. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, respetuosamente, a las 32 entidades federativas a continuar con la creación de programas de protección de parques y espacios deportivos públicos, así como difundir su importancia dentro de la sociedad, como áreas en las que se conjuga la armonía y el respeto social.

Notas:

1 Vid. <http://www.gob.mx/conade/articulos/entrega-alfredo-castillo-el-centro-estatal-del-deporte-de-puebla-90688?idiom=es>

2 Vid. <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs311/es/>

3 <http://www.forbes.com.mx/obesidad-un-problema-de-5500-mdd-para-mexico/#gs.oExOm74>

4 Vid. <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2016/02/18/mexico-primero-lugar-mundial-en-obesidad-de-ninos-afirma-la-ops-3119.html>

5 Vid. <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs311/es/>

6 Vid. <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2014/12/25/sobrepeso-y-obesidad-afectan-rendimiento-laboral-oit-3564.html>

7 Vid. <http://www.forbes.com.mx/las-4-medidas-del-gobierno-contrala-obesidad/#gs.RT1WHFc>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 7 de febrero de 2017.— Diputada Rosa Guadalupe Chávez Acosta (rúbrica).»

Se turna a la Comisión de Deporte, para dictamen.

INCREMENTA EL PESO BRUTO VEHICULAR MÁXIMO AUTORIZADO PARA LOS TRACTOCAMIONES DOBLEMENTE ARTICULADOS EN SUS DISTINTAS CONFIGURACIONES VEHICULARES

«Proposición con punto de acuerdo, por el cual se exhorta a la SCT a eliminar de la NOM-012-SCT-2-2014 el numeral 6.1.2.2, que incrementa el peso bruto vehicular máximo autorizado para tractocamiones doblemente articulados en las distintas configuraciones vehiculares, a cargo del diputado Jonadab Martínez García, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano

El suscrito, Jonadab Martínez García, diputado federal de la LXIII Legislatura del Congreso de la Unión, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I; y artículo 79, numeral 1, fracción II, y numeral 2 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración de esta honorable asamblea, la siguiente proposición con punto de acuerdo, por el que se exhorta respetuosamente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a eliminar de la NOM-012-SCT-2-2014, el numeral 6.1.2.2, que incrementa el peso bruto vehicular máximo autorizado para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S).

Exposición de Motivos

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

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

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

Artículo 5o. El peso, dimensiones y capacidad máximos de los vehículos, así como las configuraciones o combinaciones vehiculares, según el tipo de caminos y puentes por el que transiten, y la presión de inflado de las llantas, se ajustarán a las normas correspondientes expedidas de conformidad con lo previsto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización. Las violaciones a este Reglamento y las normas oficiales mexicanas correspondientes, serán sancionadas conforme a lo establecido en la Ley y este Reglamento.

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

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

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

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

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

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

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

El presente punto de acuerdo aborda el tema del peso bruto vehicular máximo autorizado para los tractocamiones doblemente articulados en sus diferentes configuraciones vehiculares, el cual puede incrementarse por la propia NOM-012-SCT-2-2014 (Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal) y se busca incidir en cambios en la materia, tomando en cuenta su impacto en el desarrollo urbano sustentable.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La seguridad vial debe ser una prioridad para el sector de autotransporte de carga, ya que esta no va en contra de la

competitividad. Es más, la productividad no se consigue sin seguridad, por lo que los transportistas, deben ser los primeros obligados a cumplir con la NOM-012-SCT-2-2014.

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

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

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

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

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

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

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

- Mejor preparación del usuario.
- Mayor seguridad de los vehículos.

- Adecuada legislación y vigilancia.
- Condiciones que permitan una mejor operación del sistema vial.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Autopista México-Querétaro: el promedio de accidentes es de tres por día, anualmente registra mil 46 incidencias.

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

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

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

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

- “En México cada día mueren 55 personas a causa de accidentes viales, y por cada individuo que fallece, dos sufren alguna discapacidad.”⁷

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

- En el país hay por esta causa 142 mil heridos anualmente, 31 mil con lesiones de gravedad.

- Es la cuarta causa de discapacidad en México, de los cuales 20 por ciento sufren lesiones permanentes.
- El 75 por ciento de los mexicanos que sufren discapacidad por accidente vial no vuelven a encontrar empleo.
- 7 mil 800 familias sufren la pérdida del padre o la madre cada año por esta causa.
- Nueve de cada 10 familias que sufren la pérdida de padre o madre tienen una sustancial pérdida en su calidad de vida.
- La inseguridad vial le cuesta al país el 1.7 por ciento del PIB, es decir 150 mil millones de pesos, con ese dinero es posible construir 487 mil viviendas de interés social en México.”⁸
- “Los accidentes que ocasionan los transportes de carga provocan el cierre de carreteras, en promedio, de entre cuatro y cinco horas, afectando con ello a miles de personas en sus actividades diarias.”⁹
- “Las empresas del autotransporte en general tienen un promedio de cuatro accidentes viales al año.”¹⁰

Las carreteras de jurisdicción federal son de todos, y todos tenemos derecho a la movilidad por medio de la utilización de estas, teniendo la seguridad de que nuestra vida está protegida, a través de la correcta normatividad en la materia.

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

La movilidad lo es todo para el desarrollo sostenible, tanto en relación a las personas como a los bienes, en este sentido la red carretera nacional está conformada por “370 mil kilómetros de vialidades interurbanas, que se integran por autopistas, carreteras, caminos y brechas que permiten la conectividad entre prácticamente todas las poblaciones del país, con independencia del número de habitantes con que cuenten y su relevancia económica. La red nacional está conformada en números redondos por 50 mil kilómetros de carreteras de jurisdicción federal -de las cuales casi 9 mil son autopistas de cuota- así como por aproximadamente 80 mil kilómetros de carreteras estatales, 170 mil kilómetros

de caminos rurales y poco más de 70 mil kilómetros de brechas mejoradas; por lo que regular el peso bruto vehicular máximo autorizado con el que pueden circular los vehículos de autotransporte de carga (tractocamiones doblemente articulados) que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, es el principal fin del presente punto de acuerdo.”¹¹

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

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

La infraestructura vial y los servicios de transporte requieren ser más seguros y más respetuosos del medio ambiente, a fin de facilitar y mejorar la movilidad urbana, y estar en armonía con el párrafo tercero del artículo 27 de nuestra Carta Magna (en relación a la preservación y restauración del equilibrio ecológico) y con la definición de desarrollo urbano sustentable.

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

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

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

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

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

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

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

1. Promover la participación que corresponda a los tres niveles de gobierno entre sí, para implementar coordinadamente políticas o programas de seguridad vial, e involucrar a la sociedad civil, empresas y usuarios de las vías, en el desarrollo de estrategias nacionales, estatales y locales de seguridad vial que contengan metas e indicadores.
2. Promover la elaboración de un marco jurídico que permita sentar las bases para el establecimiento de las acciones y programas en materia de seguridad vial, así como los protocolos de coordinación para impulsar e instrumentar las políticas nacionales.

3. Promover la implementación de la Estrategia Nacional de Seguridad Vial con la participación de autoridades de los tres niveles de gobierno, donde se especifiquen las responsabilidades de cada uno de los actores así como la rendición de cuentas de cada uno de ellos, respecto a su ejecución.

4. Mejorar la calidad de los datos recolectados de la seguridad vial, a través de la operación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial y de Observatorios Estatales y Municipales de Seguridad Vial.

5. Fortalecer la capacidad gerencial de los tomadores de decisiones que lideran las iniciativas de seguridad vial en todos los niveles de actuación.

6. Fortalecer la capacitación e investigación en seguridad vial.

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

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

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

1. Incorporar las normas mínimas de seguridad de los vehículos de motor desarrolladas en el Foro Mundial de la Organización de las Naciones Unidas para la Armonización de Reglamentos sobre Vehículos (WP 29) de forma que éstos logren al menos ajustarse a las normas internacionales mínimas.

2. Promover la elaboración y adecuación de marcos normativos que aseguren que los vehículos que circulan y se comercialicen en el país (construcción, ensamblaje e importación) cuenten con los elementos mínimos de seguridad.

3. Mejorar los esquemas operativos para la renovación del parque vehicular del servicio público federal de carga y pasaje.

4. Dar a conocer al consumidor la información de la seguridad de los vehículos motorizados que se comercializan.

5. Promover la adopción de tecnologías más avanzadas que aumenten la seguridad de los conductores y ocupantes de los vehículos.

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

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

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

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

Es un hecho que lo establecido en esta estrategia, ha permanecido solo como una buena intención, pero en la realidad, los objetivos planteados en dicho documento están muy alejados del acontecer diario, dando por resultado que el transporte de carga en especial los tractocamiones doblemente articulados están en una laguna jurídica con respecto a la NOM-012-SCT-2-2014 y dicha estrategia.

Un tractocamion doblemente articulado de acuerdo con la NOM-012-SCT-2-2014 es un vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación (configuraciones T-S-R y T-S-S).

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

Peso bruto vehicular máximo autorizado internacionalmente

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

TABLA 2.7. COMPARATIVO DE PBV – PBVC'S AUTORIZADOS EN VEHÍCULOS DE CARGA.

	PESO MÁXIMO TOTAL (toneladas métricas)									
	C2	C3	T2-S1	T2-S2	T3-S1	T3-S2	C2-R2	T2-S1-R2	T3-S3	T3-S2-R4
ESTADOS UNIDOS b	18.2 d	24.5 d	23.6 d	30.0 d	30.0 d			36.4 d		
California*	18.2 d	24.5 d	23.6 d	30.0 d	30.0 d			36.4 d		
Arizona*	18.2 d	24.5 d	23.6 d	30.0 d	30.0 d			63.4 d		
Texas*	18.2 d	24.5 d	23.6 d	30.0 d	30.0 d			36.4 d		
Florida**	18.2 d	24.5 d	23.6 d	30.0 d	30.0 d			36.4 d		
BRASIL	15.0	22.0	25.0	32.0	32.0	39.0	35.0	45.0	45.0	73.0 a
JAPÓN				El peso total no debe exceder				de 20 toneladas	(h)	
ESPAÑA b	20.0 e	26.0 e,f	38.0 e,f	38.0 e,f	38.0 e,f	38.0 e,f	38.0 e,f	–	–	–
AUSTRALIA	15.0	22.5 i	24.0 i	31.5 i	31.5 i	33.0 i	33.0 i	42.0 i	42.5 i	72.0 i
CANADA b	14.6	22.5	22.5	30.5	30.5	40.5	31.5	38.0	46.5	53.5
	19.0	27.8	28.5	38.5	38.5	44.5	38.5	48.5	57.5	61.8
MÉXICO c	15.5	23.5	25.5	33.5	–	41.5	35.5	45.5	46.0	77

* Mantiene niveles de pasos y dimensiones similares en sistema carretero interestatal y estatal.

** Mantiene límites diferentes en sistema interestatal y estatal

a- se permite operar únicamente con autorización especial, en caminos específicos.

b- La regulación varía según el Estado o Provincia. Las cifras indicadas representan rangos de límites máximos.

c- Niveles máximos para caminos Tipo A; los pesos máximos autorizados disminuyen o no se permite la circulación de algunos vehículos en caminos tipo.

d- Cifras basadas en Formula Puente, y eje direccional de 4.5 ton.

e- Siempre que no exceda 5.0 ton por metro de longitud, entre el primero y el último eje.

f- Sujeto a restricciones de distancias entre ejes.

g- Datos de 1985.

h- Se autorizan hasta 34.0 ton a vehículos especiales, en el Sistema Carretero Nacional.

i- Se considera eje direccional con 2 llantas, y otros ejes con 4 llantas.

Fuente: Internacional Road Federation (IRF) Limits of motor vehicle sizes and weights, 1989, Edition (Ref 5).

Conforme a la tabla 2.7 (comparativo de PBV – PBVC's autorizados en vehículos de carga.) Los pesos máximos autorizados son muy variables entre los diferentes países. Algunos permiten como situación normal de circulación en combinaciones vehiculares como la T3-S2-R4, hasta **77 toneladas**, como en el caso de México, siguiéndole Brasil y Australia .Por lo que toca a vehículos sencillos, los pesos

máximos autorizados son muy similares entre los diferentes países.

La NOM-012-SCT-2-2014, **sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal**; en el punto 6 de Especificaciones, numeral 6.1.2 Peso bruto vehicular máximo autorizado, subnumeral 6.1.2.2, establece a la letra:

El peso bruto vehicular máximo autorizado para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S), se podrá incrementar en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga exclusivamente cuando circulen por caminos tipo ET y A, siempre y cuando cumplan con todas y cada una de las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control siguientes.

Con lo anterior, un tractocamión doblemente articulado en su configuración vehicular (T3-S2-R4) podría cargar hasta **75.5 toneladas**, amparado por el Permiso o alta de vehículo para la operación del servicio de autotransporte federal de pasajeros, turismo, carga y transporte privado de personas y carga.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A pesar de que la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (ANPACT) reporta que las ventas internas de autotransporte se han recuperado desde 2009, con un crecimiento promedio de 12 por ciento anual, la flota de vehículos pesados sigue siendo obsoleta. La edad promedio del autotransporte federal es de 18 años, lo cual implica que la mayor parte de los vehículos pesados que circulan por el país son poco eficientes y **emiten una mayor cantidad**

de contaminantes. Pero incluso los vehículos nuevos que se venden dentro del país tienen un bajo desempeño ambiental si se comparan con los vehículos que se exportan al mercado estadounidense y europeo. Un estudio sobre la Zona Metropolitana del Valle de México estima que, a pesar de que los vehículos pesados representan solo 15 por ciento del parque vehicular, éstos contribuyen con 81 por ciento de las emisiones de partículas PM2.5 y 91 por ciento del carbono negro atribuibles a fuentes móviles.”¹¹

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

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

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

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

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

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

Algunas posibles señales de sobrecarga son el ruido o la vibración, la elevación de la temperatura del sistema, la pre-

sencia de virutas metálicas en el lubricante y en los filtros y la disminución del rendimiento del sistema.

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

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

“Japón, Estados Unidos y la Unión Europea, por mencionar algunos ejemplos, han armonizado desde hace varios años la implementación de tecnologías más limpias junto con el abasto de diésel de ultra bajo contenido de azufre (UBA). Incluso Brasil es uno de los países fuera de la OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos) que ha empezado a hacer esta transición para reducir sus niveles de contaminación. No obstante, hoy en día la normatividad mexicana tiene dos generaciones tecnológicas de atraso, por lo que un vehículo nuevo en Estados Unidos, país que tiene uno de los mejores estándares internacionales, emite 90 por ciento menos contaminantes que los que se venden en México. De acuerdo con el Centro Mexicano de Derecho Ambiental (CEMDA) esto implica que un camión nuevo en México contamina lo que 200 camiones nuevos en Estados Unidos: siendo este país nuestro principal destino de exportación de autotransporte.

En México, el 98 por ciento de las emisiones contaminantes las genera el transporte de carga, el cual llega a emitir hasta mil veces las emisiones de un automóvil, de acuerdo al Consejo Internacional de Transporte Limpio.”¹²

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

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

“Actualmente, la ZMVM (Zona Metropolitana del Valle de México) tiene los mayores índices de contaminación por ozono a nivel nacional, y es la cuarta urbe en cuanto a presencia de partículas finas, el contaminante más preocupante desde el punto de vista de salud pública, de acuerdo al Centro Mario Molina.”¹³

“El Centro Mexicano de Derecho Ambiental (CEMDA) señala que son los transportes pesados que usan diésel, son los que más contaminan.”¹⁴

“De igual manera, y de acuerdo al Centro Mario Molina se establece que el transporte pesado a diésel es la primera fuente de emisión de partículas finas.”¹⁵

“Esta constatado científicamente que en la maniobra de frenado de los vehículos pesados, el aire se contamina hasta siete veces más.”¹⁶

“El autotransporte de carga requiere de la distribución de diésel de ultrabajo azufre (UBA), así como de incentivos económicos para incorporar de manera escalonada nueva tecnología para hacer más eficientes estos vehículos, a fin de disminuir la contaminación ambiental.”¹⁷

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

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

Los Estados Unidos de América, exporta más bienes a México (216 mil millones de dólares) que a China y Japón combinados (181 mil millones de dólares).

La importancia del autotransporte de carga radica en que por camión se mueven seis de cada 10 embarques en el comercio internacional entre ambas naciones.”¹⁸

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

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

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

“El servicio se denomina **transfer** y tiene un precio entre 100 y 200 dólares por cada cruce, además que resta velocidad al envío de las mercancías., por esta situación las empresas en México dejan de ganar, en promedio 360 millones de dólares por año.”¹⁹

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

El programa piloto transfronterizo que permite el cruce de camiones mexicanos a territorio estadounidense, implementado desde 2011 en los Estados Unidos de América, permitirá a los transportistas mexicanos que han cumplido con las normas federales de seguridad, proporcionar un servicio de larga distancia desde y hacia este país.”²⁰

“En tres años, a través del programa, hubo 27 mil 527 cruces de camiones, una cifra insignificante, pues el promedio anual de los cruces entre ambos países es de 4 millones, detallan cifras del Departamento de Transporte (DOT) de Estados Unidos.”²¹

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

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

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

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

De este modo, la sobrecarga resulta un incentivo económico para el transportista. Esta práctica, sin embargo, se ve restringida por la reglamentación de los pesos vehiculares permitidos, por la potencia disponible en el motor del vehículo y por las condiciones del camino, en particular la pendiente. Desde el punto de vista del responsable del cuidado de la infraestructura vial, el sobrepeso en los camiones de carga genera serios impactos que se manifiestan en el deterioro acelerado del pavimento y el daño estructural a los puentes.

“El autotransporte de carga tiene necesidades y posibilidades. Dentro de las necesidades podemos mencionar: **la urgencia de entrega; el tipo y características de los suministros que se van a transportar, la cantidad, el tamaño y destino de la carga, distancias a recorrer, etc. Y entendemos como las posibilidades a: transporte disponible; costos y recursos disponibles; condiciones de acceso al destino (estado de la ruta, condiciones del tiempo, etcétera).**”²²

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

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

Punto de Acuerdo

Único. Se exhorta respetuosamente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a eliminar de la NOM-012-SCT-2-2014, el numeral 6.1.2.2, que incrementa el peso bruto vehicular máximo autorizado para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares (T-S-R y T-S-S).

Notas:

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

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

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

4 Redacción. “La seguridad vial no es prioridad para el autotransporte de México”; <http://www.autobodymagazine.com.mx>; Marzo del 2016; 18 de Febrero 2016; http://www.autobodymagazine.com.mx/abm_previo/2016/03/la-seguridad-vial-no-es-prioridad-para-el-autotransporte-de-mexico5/

5 “Conoce las 5 carreteras más peligrosas de México”; [ww.sipse.com](http://www.sipse.com); 23/07/201; 24 de febrero 2016 <http://sipse.com/mexico/cinco-carreteras-mas-peligrosas-de-mexico-162417.html>

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

7 “Conoce las 5 carreteras más peligrosas de México”; [ww.sipse.com](http://www.sipse.com); 23/07/201; 24 de febrero 2016 <http://sipse.com/mexico/cinco-carreteras-mas-peligrosas-de-mexico-162417.html>

8 Redacción. “La seguridad vial no es prioridad para el autotransporte de México”; <http://www.autobodymagazine.com.mx>; Marzo del 2016; 18 de Febrero 2016; http://www.autobodymagazine.com.mx/abm_previo/2016/03/la-seguridad-vial-no-es-prioridad-para-el-autotransporte-de-mexico5/

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

10 Redacción. “La seguridad vial no es prioridad para el autotransporte de México”; <http://www.autobodymagazine.com.mx>; Marzo del 2016; 18 de Febrero 2016; http://www.autobodymagazine.com.mx/abm_previo/2016/03/la-seguridad-vial-no-es-prioridad-para-el-auto-transporte-de-mexico5/

12 Instituto Mexicano para la Competitividad. “NOM 044 retos y oportunidades para su cumplimiento”; www.imco.org.mx; 1/11/2015; 18 de febrero 2016; http://imco.org.mx/wp-content/uploads/2015/11/2015-Nuevos_camiones_menos_contaminantes-Documento.pdf

13 Instituto Mexicano para la Competitividad. “NOM 044 retos y oportunidades para su cumplimiento”; www.imco.org.mx; 1/11/2015; 18 de febrero 2016; http://imco.org.mx/wp-content/uploads/2015/11/2015-Nuevos_camiones_menos_contaminantes-Documento.pdf

14 Roció Méndez Robles. “Vehículos contaminantes demoran hasta dos horas en traslados en la ZMVM”; www.noticiasmvs.com; 29/02/2016; 18 de febrero 2016; <http://www.noticiasmvs.com/#!/noticias/trasladarse-en-un-vehiculo-contaminante-demora-hasta-dos-horas-informe-801>

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

16 Roció Méndez Robles. “Vehículos contaminantes demoran hasta dos horas en traslados en la ZMVM”; www.noticiasmvs.com; 29/02/2016; 18 de febrero 2016; <http://www.noticiasmvs.com/#!/noticias/trasladarse-en-un-vehiculo-contaminante-demora-hasta-dos-horas-informe-801>

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

18 Diana Delgado y Astrid Rivera. “Transportes pesados agravan contaminación”; www.universal.com.mx 30/03/2016; 18 de abril 2016; <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/cdmx/2016/03/30/transportes-pesados-agravan-contaminacion>

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

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

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

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

Salón de plenos, a 7 de febrero de 2017.— Diputado Jonadab Martínez García (rúbrica).»

Se remite a la Comisión de Transportes, para dictamen.

ERRADICAR LA VIOLENCIA DOMÉSTICA Y DE PAREJA CONTRA MUJERES Y HOMBRES

«Proposición con punto de acuerdo, por el que se exhorta a la Sedesol a continuar realizando acciones y programas encaminados a erradicar la violencia doméstica y de pareja contra mujeres y hombres, a cargo de la diputada Rosa Guadalupe Chávez Acosta, del Grupo Parlamentario del PRI

La que suscribe, diputada Rosa Guadalupe Chávez Acosta, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, y con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I, y 79 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta honorable asamblea proposición con punto de acuerdo con base en la siguiente

Exposición de Motivos

Actualmente la violencia de género es uno de los problemas más graves del país, por lo que el estado a través de

sus diversas instituciones ha puesto en marcha múltiples acciones y programas encaminados a la disminución y erradicación de este severo problema.

Como bien lo define la Ley General de Acceso a las Mujeres a una Vida Libre de Violencia en su artículo 5, fracción IX, la perspectiva de género es una visión científica, analítica y política sobre las mujeres y los hombres. Se propone eliminar las causas de la opresión de género como la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género. Promueve la igualdad entre los géneros a través de la equidad, el adelanto y el bienestar de las mujeres; contribuye a construir una sociedad en donde las mujeres y los hombres tengan el mismo valor, la igualdad de derechos y oportunidades para acceder a los recursos económicos y a la representación política y social en los ámbitos de toma de decisiones. En este sentido resulta trascendental eliminar cualquier tipo de violencia de género, entendiendo por ésta como cualquier acción u omisión, - (...), que les cause daño o sufrimiento psicológico, físico, patrimonial, económico, sexual o la muerte tanto en el ámbito privado como en el público¹.

Los índices de violencia hacia las mujeres en el país son sumamente alarmantes, como lo reportó el Instituto Nacional de las Mujeres (Inmujeres), 47 por ciento de las mexicanas de 15 años y más han sufrido algún incidente de violencia emocional, económica, física o sexual a lo largo de su relación sentimental con su pareja actual o su última pareja, asimismo, afirmó que 37.1 por ciento ha sufrido algún tipo de violencia comunitaria (tocamientos, manoseos, agresiones físicas, insinuaciones o propuestas para tener relaciones sexuales, obligación de mirar o realizar actos sexuales provenientes de desconocidos, vecinos, amigos, policías o militares). Respecto a los diversos tipos de violencia, las mujeres mexicanas han padecido violencia económica (24.5 por ciento), violencia emocional (43.1 por ciento), discriminación laboral (26.3 por ciento), violencia física y sexual².

La violencia a la mujer es un problema sumamente grave, por lo que sería una irresponsabilidad por parte del estado disminuir las acciones encaminadas a erradicar dicha situación, pero no debemos olvidar que toda definición respecto a la igualdad de género no deja a un lado a los hombres, al contrario, para llegar a cualquier objetivo entre igualdad y equidad de género es indispensable el trabajo conjunto entre las mujeres y los hombres.

En el tenor de lo afirmado por el Estatuto de Roma (instrumento constitutivo de la Corte Penal Internacional del cual México es parte desde 2005), en su artículo 7, numeral 3, establece que “se entenderá por género a los dos sexos, masculino y femenino, en el contexto de la sociedad”; por lo que, toda violencia de género y las acciones encaminadas a la misma deben de prever tanto a la protección de las mujeres como a los hombres.

Ante el contexto antes señalado, es importante mencionar que el hablar de igualdad de género no significa hablar en favor o en contra de uno de ellos, por el contrario, a lo que se quiere llegar es a una convivencia sana entre todas las personas sin importar raza, condición social, preferencia sexual o cualquier otra connotación social.

Por lo que respecta a la violencia doméstica contra el hombre, se entiende como aquella ejercida por la mujer sobre el mismo. Se puede decir que la violencia contra el hombre y la violencia contra la mujer tienen similitudes y diferencias pero en general, los hombres son más afectados por el maltrato emocional y psicológico que el maltrato físico que recibe en la mayoría de los casos la mujer³. En este sentido el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi) demuestra que 8 de cada 10 jóvenes son agredidos física, sexual, psicológica y económicamente por sus novias, asimismo, revela que, en gran número de relaciones, las mujeres son las que infligen violencia a sus parejas. La encuesta reveló que 78 por ciento de los jóvenes de entre 15 y 24 años son violentados psicológicamente por sus novias⁴.

Por otra parte, según la Encuesta Nacional de Violencia, en las relaciones de noviazgo nos presenta datos sumamente reveladores respecto a la violencia contra los hombres, ello respecto a los diversos tipos de la misma como son⁵:

- 46 por ciento de los hombres han sufrido algún grado de violencia física durante el noviazgo.
- 76 por ciento han sufrido algún tipo de violencia emocional.
- 2 de cada 3 mujeres mencionaron que las han tratado de forzar o forzaron a tener relaciones sexuales.
- 16.5 por ciento de los jóvenes señalaron haber sufrido algún evento de violencia sexual por parte de su pareja.

Como bien lo afirma la psicóloga Rosario Gutiérrez, los motivos de los hombres para no denunciar las agresiones son idénticos a los de las mujeres atacadas, es decir, negación, vergüenza, esperanza de que no volverá a suceder, hábito, sentimiento de culpa, deseo de mantener a la familia unida o no tener otro lugar a donde ir⁶. Es por ello que en el país no se tienen estadísticas precisas de la magnitud de la violencia contra los hombres ya que la minoría de éstos que sufren de violencia dentro de su núcleo familiar por parte de los hijos o la esposa se atreven a denunciar los hechos o a presentarse a las diversas instituciones con el fin de erradicar el problema, mientras que la gran mayoría (por vergüenza principalmente) no realiza nada al respecto.

Es responsabilidad de este órgano representativo dar solución a todos los problemas nacionales, observar desde el más grande hasta el que, por diversas situaciones sociológicas se ha minimizado, por lo que sería irresponsabilidad de esta representación dejar a un lado a las minorías.

El presente punto de acuerdo tiene como objetivo primordial otorgar una protección igual tanto a mujeres como a hombres, porque como se advierte anteriormente el problema afecta a ambas partes, de tal suerte, que no debemos desproteger a ninguno de ellos. Como diputada me encuentro en contra de cualquier tipo de violencia, por lo que con este documento deseo erradicar la violencia de género no como una “guerra de sexos” sino como la defensa de la persona humana en cualquiera de sus aspectos.

De esta forma, no se debe confundir el empoderamiento de un género u otro, sino que el objetivo de la erradicación de la violencia es de forma conjunta, es decir, la eliminación de ésta tanto la que va en contra de la mujer como del hombre, porque el hablar de género no significa hablar de un partido u otro, hablamos de éste como especie, como uno solo, como el grupo a través de una sana convivencia y una cohesión armoniosa, se puede llegar al desarrollo del género humano; porque al igual que los ideales del Partido Revolucionario Institucional, el objetivo primordial es la búsqueda de la igualdad en los beneficios sociales para cualquier persona.

En este sentido, conforme a lo anteriormente expuesto, se propone a esta soberanía el siguiente

Punto de Acuerdo

Único. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión exhorta, de manera respetuosa, a la Secretaría

de Desarrollo Social, a fin de que continúe realizando acciones y programas encaminados a erradicar la violencia doméstica y de pareja contra mujeres y hombres.

Notas:

1 Artículo 5 fracción IV de la Ley General de Acceso a las Mujeres a una Vida Libre de Violencia

2 Vid. <http://aristeguinoticias.com/2511/mexico/47-de-las-mujeres-mexicanas-han-sufrido-algun-tipo-de-violencia-inmujeres/>

3 <https://sites.google.com/site/violenciahombresymujeres/informate/violencia-de-la-mujer-contra-el-hombre>

4 <http://www.uniradioinforma.com/noticias/mexico/articulo121858.html>

5 <http://www.vanguardia.com.mx/8decada10jovenessonmaltratadosporsusnoviasinegi-1272361.html>

6 <http://www.concienciasomatica.com/index.php/blog/abusos/109-hombres-maltratados>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 7 de febrero de 2017.— Diputada Rosa Guadalupe Chávez Acosta (rúbrica).»

Se turna a la Comisión de Igualdad de Género, para dictamen.

GARANTÍA DE LOS DERECHOS DE LIBERTAD DE EXPRESIÓN Y DE ACCESO A LA INFORMACIÓN EN EL ESTADO DE PUEBLA

«Proposición con punto de acuerdo, relativo a la garantía de los derechos de libertad de expresión y de acceso a la información en Puebla, a cargo del diputado Ángel Antonio Hernández de la Piedra, del Grupo Parlamentario de Morena

El que suscribe diputado Ángel Antonio Hernández de la Piedra, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXIII Legislatura del Congreso de la Unión y con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I; 79, numeral 1, fracción II, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta

soberanía la siguiente proposición con punto de acuerdo, al tenor de los siguientes

Antecedentes

El día 25 de enero, un grupo de cerca de 50 periodistas poblanos adscritos a diferentes medios de comunicación, se reunieron en el campus de la Universidad Iberoamericana del estado de Puebla para realizar una denuncia pública frente a representantes de asociaciones defensoras de la libertad de expresión, así como frente a líderes de organizaciones sociales, académicos, estudiantes, activistas, y defensores de derechos humanos.

En esta reunión declararon que existe la posibilidad que los funcionarios poblanos que sigan en puestos gubernamentales posteriormente a la salida del actual gobernador de Puebla, Rafael Moreno Valle, mantengan las prácticas del mismo para acallar y reducir la capacidad informativa de medios y periodistas críticos de su administración e incluso puedan cooperar con una venganza personal del exgobernador.¹

Por otra parte, afirman que una de las presiones recurrentes del gobierno poblanos ha sido la entrega de publicidad gubernamental a los medios de manera condicional, dándosele a los que son favorables a las políticas estatales.²

De acuerdo al reporte anual sobre violencia a periodistas realizado por la organización por la defensa de la libertad de expresión Artículo 19 e intitulado M.I.E.D.O. (Medios, Impunidad, Estado, Democracia Opacidad),³ de 2014 a 2015 se incrementó en más del doble la cantidad de agresiones a periodistas en el estado de Puebla, bajo el gobierno de Rafael Moreno Valle, pasando de 16 a 38.

Se registraron 18 agresiones a medios de comunicación, 7 agresiones a mujeres periodistas y 13 a hombres periodistas de las cuales 22 fueron realizadas por funcionarios públicos.

Otro tipo de ataques han sido los cibernéticos, 14 registrados por la asociación Artículo 19 a los diarios Centro con 10 ataques y La Jornada de Oriente, con 4 ataques a los servidores en donde se encuentran las versiones digitales.⁴

Consideraciones

La apreciación que en las organizaciones internacionales se ha tenido acerca de la importancia que la libertad de ex-

presión y la actividad periodística tienen para fortalecer la opinión pública ha llevado a que en México se haya plasmado este derecho en nuestras leyes. La obligación de los gobiernos de respetar y proteger a los periodistas y su libertad de expresión, también está plasmado en ellas. Durante el período de gobierno de Rafael Moreno Valle se han denunciado públicamente las faltas que a este respecto fueron cometidas por distintos niveles de gobierno y el uso impropio de los recursos que para publicidad le fueron asignados, con el objeto de guiar la opinión periodística y disminuir a los medios de comunicación cuya información le fuera desfavorable, según se ha escrito arriba. Así mismo, considerando que el gobierno del Estado de Puebla, encabezado por el mismo Rafael Moreno Valle, firmó un acuerdo⁵ el 13 de junio del 2013 junto con la Junta de Gobierno del Mecanismo para la Protección de Personas Defensoras de Derechos Humanos y Periodistas a través de la Coordinación Ejecutiva comprometiéndose a **“Cumplir con todas las obligaciones que se establezcan en el marco de la ley”**, según la **cláusula tercera, primera fracción** del convenio. Igualmente realizó compromisos en conjunto con la misma Coordinación Ejecutiva, en la **cláusula cuarta** y en las cuales, como ejemplos destacados, se establece **“Investigar y sancionar las agresiones de las que sean objeto las personas defensoras de derechos humanos y periodistas”** (primera fracción); **“Promover las reformas y adiciones necesarias en la legislación para mejorar la situación de las personas defensoras de los derechos humanos y periodistas”**(cuarta fracción) y **“Promover el reconocimiento público y social de la labor de las personas defensoras de derechos humanos y periodistas”** (quinta fracción); siendo en su conjunto todas las cláusulas del acuerdo fundamentales para generar un entorno seguro para las personas defensoras de los derechos humanos y los periodistas. Es necesario por ello, asumir una postura que favorezca que las leyes no sean dejadas de lado y a que los gobernantes de los estados de la federación se obliguen realmente a seguir los lineamientos que dictan las leyes y los acuerdos contraídos respecto a la protección de las garantías individuales de los periodistas en tanto ciudadanos como profesionales de la información.

Por todo lo anteriormente expuesto es que pongo a consideración de esta soberanía los siguientes

Puntos de Acuerdo

Primero. La Cámara de Diputados del Congreso de la Unión manifiesta su rechazo a toda práctica por medio de la que cualquier autoridad trate de socavar la libertad de

expresión y el acceso a la información; así como los ataques de diverso tipo contra los periodistas o medios de comunicación.

Segundo. La Cámara de Diputados del Congreso de la Unión exhorta al Mecanismo para la Protección de Personas Defensoras de Derechos Humanos y Periodistas y al gobierno del Estado de Puebla a que hagan públicas las acciones realizadas para prevenir las agresiones a periodistas y que derivan del convenio de cooperación suscrito entre ambas instituciones el 13 de julio del 2013.⁶

Tercero. La Cámara de Diputados del Congreso de la Unión exhorta al gobierno del Estado de Puebla a que respete y haga valer los derechos a la libertad de expresión de los periodistas y medios de comunicación, así como el derecho al acceso a la información de la ciudadanía, y a no coaccionar en modo alguno a la prensa.

Notas:

1 <http://www.lajornadadeoriente.com.mx/2017/01/26/denuncia-de-comunicadores/>

2 <http://ladobe.com.mx/2015/06/se-incrementa-los-ataques-a-la-libertad-de-expresion-en-puebla-y-el-pais-alertan/>

3 https://es.scribd.com/doc/305133218/Informe-anual-de-violencia-contra-la-prensa#download&from_embed

4 Aroche, Ernesto. “Censura digital en Puebla” en Reporte anual...M.I.E.D.O., vid. Supra. Pags. 104-112

5 http://www.derechoshumanos.gob.mx/work/models/Derechos_Humanos/Resource/180/1/images/CONVENIO_EDO.%20PUEBLA.pdf

6 http://www.derechoshumanos.gob.mx/work/models/Derechos_Humanos/Resource/180/1/images/CONVENIO_EDO.%20PUEBLA.pdf

Palacio Legislativo, a 7 de febrero de 2017.— Diputado Ángel Antonio Hernández de la Piedra (rúbrica).»

Se remite a la Comisión de Derechos Humanos, para dictamen.

TRACTOCAMIONES DOBLEMENTE ARTICULADOS NO TENGAN SOBREPESO AL MOMENTO DE SALIR DE LAS 16 ADMINISTRACIONES PORTUARIAS INTEGRALES FEDERALES

«Proposición con punto de acuerdo, por el cual se exhorta a la SCT a verificar el autotransporte de carga y, de manera particular, que los tractocamiones doblemente articulados no tengan sobrepeso al salir de las administraciones portuarias integrales federales a su cargo, a cargo del diputado Jonadab Martínez García, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano

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

Exposición de Motivos

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

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

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

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

1. Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo a las necesidades del país;
- 2. Otorgar concesiones y permisos para: establecer y operar servicios aéreos en el territorio nacional; para la prestación de servicios de autotransporte en las carreteras federales; el establecimiento y explotación de servicios relacionados con las comunicaciones por agua y para construir las obras que le corresponda ejecutar;**
3. Regular las comunicaciones y transportes por agua;
4. Administrar los puertos centralizados y coordinar los de la administración paraestatal;
- 5. Construir y conservar los caminos y puentes federales; y**
6. Construir y conservar caminos y puentes, en cooperación con los gobiernos de las entidades federativas, con los municipios y los particulares.

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

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

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

Ejemplo de lo anterior son los siguientes datos:

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

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

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

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

En el Sistema Portuario Nacional se manejaron 170 millones 658 mil 594 toneladas de carga en 2016, siendo en el periodo enero-julio, 0.3 por ciento menor en comparación con el mismo periodo de 2015.³

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

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

- Administraciones Portuarias Integrales del Sistema Portuario del Océano Pacífico: Ensenada, Guaymas, Topolobampo, Mazatlán, Puerto Vallarta, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Salina Cruz y Puerto Chiapas.
- Administraciones Portuarias Integrales del Sistema Portuario del Golfo de México y el Caribe: Altamira, Tampico, Tuxpan, Veracruz, Coatzacoalcos, Dos Bocas y Progreso.

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

agrava al encontrar que se incumple con la Norma Oficial Mexicana (NOM-012-SCT-2-2014) en particular lo relacionado al peso bruto vehicular máximo autorizado por clase de vehículo y camino, al sobrecargar a los tractocamiones doblemente articulados.

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

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

11,621	825AE8	FULL	26.040	74.140	100.180
11,622	810EU7	FULL	25.860	63.600	89.460
11,623	259EP9	SENCILLO	19.060	45.500	64.560
11,624	225EP9	FULL	27.220	64.320	91.540
11,625	688EW6	FULL	31.660	76.580	108.240
11,626	689EW6	FULL	31.980	71.060	103.040
11,627	154AG9	FULL	32.540	66.200	98.740
11,628	728DW5	SENCILLO	18.700	40.220	58.920
11,629	421AJ7	SENCILLO	17.280	41.160	58.440
11,630	831AE8	FULL	27.060	65.720	92.780
11,631	081DW6	FULL	28.100	76.260	104.360
11,632	687EW6	FULL	27.600	80.960	108.560
11,633	780FC7	FULL	30.400	83.400	113.800
11,634	811AE8	FULL	28.760	82.960	111.720
11,635	759AG9	FULL	26.760	72.460	99.220
11,636	054DW6	FULL	29.020	74.420	103.440
11,637	224EP9	SENCILLO	18.860	49.120	67.980
11,638	688EW6	FULL	31.780	72.860	104.640
11,639	754AG9	FULL	32.420	69.600	102.020
11,640	259EP9	SENCILLO	18.660	46.680	65.340
11,641	421AJ7	SENCILLO	17.280	43.660	60.940
11,642	514AH2	SENCILLO	19.120	42.920	62.040
11,643	287EP9	SENCILLO	17.680	36.940	54.620

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

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

Es aquí cuando la SCT debería coordinarse con las APIS para hacer respetar y verificar la NOM-012-SCT-2-2014 sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte, dicha NOM establece en la tabla B-2, el peso bruto vehicular máximo autorizado por clase de vehículo y camino.

A su vez el numeral 10.4 de verificación dice:

a) La verificación tendrá por objeto, comparar el peso bruto vehicular y las dimensiones del vehículo o configuración vehicular, respecto al peso y dimensiones máximos autorizados por tipo de vehículo y ca-

mino que se establecen en la presente norma, sin que se exceda el peso máximo de diseño del fabricante y aplicar la sanción correspondiente cuando se detecte exceso de peso y/o dimensiones.

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

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

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

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

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

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

a) **Los interesados deberán presentar solicitud, anexando su procedimiento de embarque, con la descripción de cada una de las etapas del proceso de carga, así como el método de supervisión y control internos que garanticen que todos los embarques cumplen con el peso y dimensiones autorizados para los tipos de camino por donde circulan, el cual podrá ser evaluado por la Secretaría mediante muestreo in situ para corroborar que efectivamente su aplicación garantiza el cumplimiento de la normatividad.**

Es claro que la Secretaría no ha frenado esta situación de impunidad en relación a sobrecargar al autotransporte de

carga y en particular a los tractocamiones doblemente articulados en las **16 Administraciones Portuarias Integrales Federales a su cargo en particular** y en los puertos de nuestro país en general, a pesar de que la Dirección General de Comunicación Social de la dependencia ha manifestado que “la actual administración federal invertirá más de 67 mil millones de pesos en 25 proyectos con el objetivo de ampliar las capacidades de los puertos del país, lo que permitirá duplicar la capacidad instalada del Sistema Portuario Nacional, para pasar **de 260 a más de 500 millones de toneladas anuales.**”⁶

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

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

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

“De los 14 corredores troncales carreteros, existen 4 mil 350 km incompletos con altas especificaciones, impidiendo a los vehículos circular a velocidades mayores a los 90 kilómetros por hora (km/h)”⁸ de manera continua y en condiciones de seguridad.

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

“La red carretera registra la mayor parte de los desplazamientos de personas y de carga entre ciudades y estados. **Los puertos y terminales mexicanos son el segundo modo en importancia para la carga** y el tercero en el movimiento de personas por cruceros y transbordadores. El ferrocarril de carga es el tercer modo de transporte en el movimiento de mercancía, pero el modo interurbano que menos pasaje transporta. El transporte aéreo de carga mueve menos de 0.01 por ciento de

la carga, no obstante, es el segundo modo de transporte para pasajeros.”⁹

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

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

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

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

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

Consideramos que incrementar la competitividad, eficiencia, así como ampliar la participación en la actividad eco-

nómica nacional, por parte del sector autotransportes, no debe anteponerse a la seguridad de las personas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A México aún le faltan mejoras en la conectividad a través de obras focalizadas de infraestructura que agilicen el tráfico de mercancías por el país y en el exterior. Por lo que acciones de planeación internacional coordinada de los flujos de carga y establecimiento conjunto de trámites y procedimientos que faciliten el movimiento internacional de los distintos modos de transporte, pueden contribuir significativamente a transformar a México en una plataforma logística.

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

El presente punto de acuerdo busca con los datos disponibles y sometidos a su consideración, el incidir en la forma en que se pesa el autotransporte de carga en nuestro país, y en específico a los tractocamiones doblemente articulados

(fulles) dentro de las administraciones portuarias integrales, ya que en dichos recintos se puede prevenir el sobrecargar al autotransporte, al ser este el origen de la carga, a fin de evitar todos los efectos negativos que el sobrepeso de los tractocamiones doblemente articulados genera.

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

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

Punto de Acuerdo

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

Notas:

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

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

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

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

5 Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018.

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

7 Anuario estadístico SCT 2012

8 Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018.

9 Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018.

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

11 Observatorio Nacional de Lesiones, Cenapra.

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

13 SCT, Dirección General de Conservación Carretera

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 7 de febrero de 2017.— Diputado Jonadab Martínez García (rúbrica).»

Se turna a la Comisión de Transportes, para dictamen.

REGLAMENTAR EL TRANSPORTE DE INFANTES PARA SU PROTECCIÓN Y DISMINUCIÓN DE LA MORTALIDAD INFANTIL EN ACCIDENTES VEHICULARES

«Proposición con punto de acuerdo, por el que se exhorta al Ejecutivo federal a modificar el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes Federales a fin de reglamentar el transporte de niños para su protección y disminución de la mortalidad infantil en accidentes vehiculares, a cargo de la diputada María Antonia Cárdenas Mariscal, del Grupo Parlamentario de Morena

La que suscribe, María Antonia Cárdenas Mariscal, diputada federal del Grupo Parlamentario de Morena en la LXIII Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I, y 79, numeral 2, fracción III, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración de esta honorable asamblea la presente proposición con punto de acuerdo de urgente u obvia resolución al tenor de las siguientes

Consideraciones

El Estado es el eje rector en políticas públicas para el bien estar de la sociedad, este bien común es conducido por las reglamentaciones preventivas en actividades que pueden

poner en riesgo la integridad física de sus participantes, en este sentido las políticas públicas son fundamentales para prevenir cualquier incidencia que pudiese darse, el concepto de prevención es mucho más importante que resolver el problema cuando ya se tiene, ya que tanto económicamente como de impactos social es mucho más factible la adopción de medidas que brinden seguridad.

Por otro lado, la protección a los menores es eje primordial nuestras políticas, los niños, siendo un grupo tan vulnerable por sí propia dependencia de su edad, debe de ser fundamental en materia de prevención.

Conocer cuáles son los riesgos más frecuentes que rodean a los niños y poner las medidas preventivas oportunas, consigue que disminuyan los accidentes. Es por tanto responsabilidad de todos evitarlos.

Debemos proporcionar un entorno seguro a los niños, enseñándoles con el ejemplo y ayudándoles a conocer los riesgos, para que aprendan a prevenir los accidentes. Tenemos que conseguir proteger al niño en sus primeros años, ayudándole progresivamente a distinguir los peligros para que sea consciente al ir madurando y aprenda a evitarlos.

Según datos de la Organización Mundial de la Salud, cada año se pierden aproximadamente 1,25 millones de vidas a consecuencia de los accidentes de tránsito.

Entre 20 millones y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, y a su vez una proporción de estos padecen alguna forma de discapacidad.

Las lesiones causadas por el tránsito ocasionan pérdidas económicas considerables para las víctimas, sus familias y los países en general. Se producen pérdidas a consecuencia de los costos del tratamiento (incluidas la rehabilitación y la investigación del accidente) y de la pérdida o disminución de la productividad (por ejemplo, en los sueldos) por parte de quienes resultan muertos o lastimados, y para los miembros de la familia que deben distraer tiempo del trabajo o la escuela para atender a los lesionados.

Hay pocas estimaciones mundiales de los costos de las lesiones, pero investigaciones de 2010 indican que los accidentes de tránsito cuestan a los países aproximadamente un 3% de su producto interior bruto, y que la cifra puede elevarse al 5% en algunos países de ingresos bajos y medios.

Las lesiones causadas por el tránsito se han marginado del programa de acción sanitaria mundial durante muchos años, a pesar de que son predecibles y en gran medida prevenibles. Los datos de investigación provenientes de muchos países muestran que se pueden lograr resultados extraordinarios en la prevención de estos traumatismos mediante esfuerzos concertados en los que se implica el sector de la salud, aunque no de manera exclusiva¹

Datos de la Organización Panamericana de la Salud, indican que:

- En el mundo cerca de 186 300 menores de 18 años mueren cada año en accidentes de tránsito. Las tasas de mortalidad por accidentes de tránsito son tres veces mayores en los países de ingresos bajos y medianos que en los de ingresos elevados.
- Las lesiones por accidentes de tránsito son la primera causa mundial de muerte en niños de 15 a 17 años.
- Las lesiones por accidentes de tránsito están entre las cuatro principales causas de muerte en niños de 5 años.
- En los accidentes de tránsito mueren dos veces más niños que niñas.
- Entre los niños de 0 a 19 años que mueren en la carretera, el 38% son peatones, el 36% pasajeros de automóviles, el 14% motociclistas, y el resto, conductores, ciclistas y otros.²

Las muertes y discapacidades por lesiones por accidentes viales son un progresivo problema de salud pública en México. Las secuelas físicas y emocionales, así como el impacto por los costos sanitarios, sociales y económicos son tremendos para los individuos, las familias, las comunidades y para el país en su conjunto.

En México, la principal causa de muerte entre niñas y niños de 1 año y cuatro años son los accidentes de tráfico de vehículos de motor, de igual manera es la causa número uno de defunciones entre infantes de 5 a 14 años, según datos de defunciones del Inegi.³

Es de reconocer que hay que crear un marco jurídico estandarizado y su correcta aplicación es una condición indispensable para abatir la inseguridad vial en infantes.

Ahora es de comentar que los automóviles por manufactura cuentan ya con cinturones de seguridad, sin embargo, estos no son lo más adecuado en sentido funcional para menores, ya que debido a su tamaño y peso de los niños, puede ocurrir que en lugar de proteger dañe el cuello o demás partes del menor.

Existen diversos estudios, como el de la Fundación del Instituto tecnológico para la Seguridad del Automóvil donde marca que los simples cinturones de seguridad como protección en caso de un percance no es lo más seguro, ya que al tenerlos aun puestos, reciben la fuerza del coche y sufren daños físicos los menores.⁴

Esto ya que los cinturones de seguridad están diseñados para la complejidad y peso de un adulto, de resultado que los cinturones muchas veces quedan a la altura de su cuello en los niños, y al frenar o tener un movimiento brusco este se contrae realizando una función de asfixia que los pone en total peligro.

La silla para niños es el instrumento más idóneo para transportarlos, porque asegura en todo momento la contención del mismo, su protección y una mejor detención en caso de accidente.

El lugar recomendado para ubicar una silla para bebés y niños es en los asientos traseros y deben quedar viendo hacia a la parte trasera del vehículo si el niño es un bebé o viendo hacia adelante si ya es un infante. Ahora hay que considerar que cada silla tiene medidas diferentes, de acuerdo a la edad y peso del niño, por lo que se debe de adecuar una que se ajuste a las características del menor

Hay diversos modelos que se ajustan a las necesidades de los infantes, ya que hay bastante oferta, porque cada vez que transportamos al bebé en auto, no importa si el trayecto es corto o largo debe ir en el auto asiento apropiado. La distancia y el tiempo que pasamos en el auto no lo hacen más o menos peligroso, el infante siempre debe de estar protegido de manera adecuada.

Ahora hay que resaltar que en diversas ciudades, ya es obligatorio el uso de la silla del auto para bebés y niños, sin embargo; esta medida de seguridad se debe de contemplar de igual manera en las carreteras federales.

En el ámbito estatal, algunas reglamentaciones locales han realizado modificaciones para corregir sus reglamentos de tránsito, ya que según el art. 115 constitucional es facultad

del municipio el tránsito en sus localidades, sin embargo, en carreteras federales, caminos y puentes que son de índole federal, está regido por el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, en su Artículo 84 dice “El conductor y los pasajeros de un vehículo automotor deberán utilizar los cinturones de seguridad con los que éstos estén equipados; en los casos de los automóviles y vagonetas, los menores de 7 años deberán viajar en los asientos posteriores de los vehículos”.⁵

Como vemos, la única seguridad del menor es permanecer en el asiento posterior del automóvil, esto en poco minimiza cualquier daño en caso de un percance, y si a esto, le sumamos que algunos modelos modernos cuentan con bolsas de aire en los asientos posteriores y estas dañan mucho a un menor por la velocidad y el impacto con que salen disparadas, nos damos cuenta que el infante está en una situación de vulnerabilidad por el riesgo que corre en un vehículo motorizado.

Hay que entender la física del carro, cuando los pasajeros están dentro del carro no analizan o no se percatan que sus cuerpos y todo lo que viaje dentro del vehículo, incluido los infantes, viajan a la misma velocidad del carro, y en caso de un frenó brusco o de un accidente donde se detenga de golpe, todo lo que no esté sujeto dentro del vehículo continuara ese trayecto hasta que frene con algo, ya sea parabrisas, tablero, asiento o en el peor de los casos el asfalto de la carretera, lo que se traduce en muy probables heridas.

En un estudio de la asociación civil “Luchemos por la vida”, referente a los niños dentro de los automóviles, en la ciudad de Buenos Aires, Argentina nos amplifica el párrafo anterior donde explican:

“El auto se frena contra el obstáculo Y los cuerpos de los ocupantes del vehículo, siguen moviéndose hacia adelante a la velocidad que el auto traía hasta ese momento, impulsados por una fuerza enorme, que equivale a 40 veces el peso de cada persona, desplegada en la desaceleración instantánea. Si no están atados, golpearán contra la parte delantera del automóvil y contra el parabrisas. Y los ocupantes de los asientos traseros, si los hubiere, serán impulsados con esa misma fuerza hacia la parte de adelante. Golpearán a los ocupantes delanteros y la parte frontal del vehículo. Más grave aún, todos pueden ser despedidos y ejecutados fuera del vehículo, hacia una muerte casi segura, aumentando 6 veces las posibilidades de morir.

Por ello, es importantísimo que los niños mayores y los adultos viajen con los cinturones de seguridad ajustados y los niños más pequeños viajen sujetos en sus sillas especiales, las que se fijan al asiento con el cinturón de seguridad del vehículo y con anclajes que traen los vehículos de fábrica. A estos últimos, por estatura y estructura ósea, los cinturones de seguridad del auto solamente, no los protegen adecuadamente. Y siempre, los menores de 10 años deberán viajar en los asientos traseros y los menores de 4 años en sus sillas especiales.”⁶

Al respecto en este punto de acuerdo, se debe de estipular en los reglamentos tanto locales como federales de tránsito y caminos el uso de un equipo, llámese auto asientos o sistemas de retención infantil tomando en cuenta peso, talla y edad, sin embargo es bien claro que la reglamentación de tránsitos en los municipios corresponde a los mismos pero las carreteras federales si están dentro de las normas del Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes Federales.

En el Grupo Parlamentario de Morena consideramos que no debemos ser omisos, si el gobierno federal no tiene voluntad política para actuar de tal forma en salvaguardar al sector más vulnerable que son los infantes, es deber de nosotros como legisladores, actuar en consecuencia. Por ello, exhortamos al Ejecutivo federal a modificar el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes Federales, con el fin que reglamentar el transporte de infantes para su protección y disminución de la mortalidad infantil en accidentes vehiculares.

Es por ello, y por lo aquí expuesto, que me permito formular la siguiente proposición de urgente u obvia resolución con

Puntos de Acuerdo

Primero. Se exhorta al Ejecutivo federal para que a través la dependencia correspondiente realice campañas de promoción y difusión sobre la importancia de transportar a los infantes, cuando viajen en carros, en auto asientos o sistemas de retención infantil con el fin de promover una cultura de protección al infante.

Segundo. Se exhorta al Ejecutivo federal, para que a través del Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes Federales, reglamente en su articulado la obligatoriedad de transportar a los infantes en auto asientos o sistemas de retención infantil, a fin de proteger al infante cuando ocurran accidentes vehiculares.

Tercero. La Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión invita respetuosamente a los congresos locales que legislen el uso obligatorio del auto asiento y sistemas de retención infantil en los estados.

Notas:

1 Página oficial de la OMS consultada el 11 de octubre del 2016 <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/es/>

2 Página oficial de la OPS consultada el 11 de octubre del 2016 http://www.paho.org/mex/index.php?option=com_content&view=article&id=921:las-lesiones-por-accidentes-de-transito-son-la-primera-causa-mundial-de-muerte-en-ninos-de-15-a-17-anos&Itemid=499

3 <http://cuentame.inegi.org.mx/poblacion/defunciones.aspx?tema=P>

4 https://espacioseguero.com/fundacionfitsa0/admin/_fitsa/archivos/documentos/0000075/E2_Informe.pdf

5 http://www.sct.gob.mx/fileadmin/_migrated/content_uploads/Reglamento_de_Transito_en_Carreteras_y_Puentes_de_Jurisdiccion_Federal__22_nov_12.pdf

6 <http://www.luchemos.org.ar/es/investigaciones/estudio-sobre-ninos-dentro-del-automovil>

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a 7 de febrero de 2016.— Diputada María Antonia Cárdenas Mariscal (rúbrica).»

Se remite a la Comisión de Transportes, para dictamen.

DETERMINE LAS HORAS MÁXIMAS DE CONDUCCIÓN CONTÍNUA Y LAS HORAS NECESARIAS DE DESCANSO OBLIGATORIAS DE LOS CONDUCTORES DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA FEDERAL

«Proposición con punto de acuerdo, por el cual se exhorta a la SCT a elaborar con la mayor brevedad una NOM sobre las horas máximas de conducción continua y las de descanso obligatorias de los conductores del autotransporte de carga federal, a cargo del diputado Jonadab Martínez García, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano

El suscrito, Jonadab Martínez García, diputado federal de la LXIII Legislatura del Congreso de la Unión, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1,

fracción I; y 79, numeral 1, fracción II, y numeral 2, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta honorable asamblea, la siguiente proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta respetuosamente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a fin de que elabore a la brevedad una norma oficial mexicana que determine las horas máximas de conducción continua y las horas necesarias de descanso de los conductores del autotransporte de carga federal, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

Los seres humanos somos la única especie que ignora o actúa en contra del reloj biológico, lo cual afecta los ritmos circadianos (regulación de las funciones fisiológicas del organismo para que sigan un ciclo regular que se repite cada 24 horas, y que coincide con los estados de sueño y vigilia).

“Las funciones fisiológicas del organismo se inhiben, y llegan al mínimo entre las 03:00 y las 06:00 horas (debido a la falta de luz natural).

Si no se descansa, esto afectará negativamente a la **salud física y psíquica del individuo**, porque se disocian los ritmos biológicos y los elementos naturales que sirven para sincronizarlos, especialmente la luz”.¹

“Cerca del 10% del ADN humano tiene un patrón de actividad de 24 horas, el cual está detrás de todos los cambios fisiológicos y de comportamiento en el cuerpo.

Pero varios estudios han demostrado que el ritmo puede ser interrumpido con descansos cortos o turnos de trabajo irregulares.”²

En la legislación internacional se establece que “Toda persona tiene derecho al trabajo, a la libre elección de su trabajo, **a condiciones equitativas y satisfactorias de trabajo** y a la protección contra el desempleo” (artículo 23 de la Declaración Universal de Derechos Humanos)

Sin embargo, las sociedades modernas exigen a los trabajadores reducir las horas de sueño, o trabajar con turnos irregulares en pro de la productividad y la competitividad.

Lo anterior, ha llevado a que algunas actividades de la población económicamente activa disminuyan las horas de sueño ininterrumpido a quienes las realizan, como es el caso de los conductores del autotransporte de carga federal;

lo cual contradice lo estipulado en nuestra Carta Magna y los tratados internacionales en relación a que la duración de la jornada máxima será de ocho horas y la jornada máxima de trabajo nocturno será de 7 horas (artículo 123, literal A, fracciones I y II).

El no dormir lo suficiente tiene por consecuencia **graves problemas de salud a largo plazo**, lo cual impacta en las políticas públicas en la materia.

El presente punto de acuerdo tiene por fin el mejorar las condiciones de trabajo de los conductores del autotransporte de carga federal, mediante la regulación técnica de observancia obligatoria que determine las horas máximas de conducción continua y las horas necesarias de descanso de los conductores del autotransporte de carga federal.

Afortunadamente, este aspecto del subsector autotransportes, fue abordado por legisladores y reconocido como importante por el Maestro Gerardo Ruiz Esparza, titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en su comparecencia ante las Comisiones Unidas de Comunicaciones, Transportes e Infraestructura el pasado 29 de noviembre de 2016, manifestando que:

“El 80% de los accidentes son causados por el factor humano, esto quiere decir que deberíamos de estar más preocupados por el cansancio del conductor, por las habilidades del conductor, por en un momento dado la pericia del conductor”.

Por lo que tenemos la seguridad que la presente propuesta será bien vista por la dependencia.

El acto de dormir en el ser humano es una necesidad básica, y cada etapa de la vida requiere de una cantidad de horas de sueño necesarias.

En este sentido, la National Sleep Foundation (Fundación Nacional del Sueño) dio a conocer las necesidades de sueño en función de cada edad, y para el caso que nos ocupa, es decir entre los 18 y 64 años se establece lo siguiente:

“Adultos jóvenes (18 a 25 años) lo sano es dormir entre 7 y 9 horas, pero nunca menos de 6, ni más de 11.

Adultos (26 a 64 años): En esta etapa de la vida lo ideal es dormir entre 7 y 9 horas.”³

“Así entonces, dormir **menos de 7 horas por noche** de forma continuada puede tener consecuencias negativas para el organismo y el cerebro.”⁴

“Sin embargo, existen rutas que implican 15 horas continuas conduciendo, las cuales solo se pueden soportar sin dormir por medio del consumo de **metanfetaminas o anfetaminas (una o dos pastillas por la noche)** o bien cocaína, marihuana, cristal y peyote entre otros; y una vez que pasan sus efectos, el dormir 1 hora y media o dos máximo.

El consumo de estupefacientes entre los conductores ha sido identificado por el Instituto Mexicano del Transporte (IMT).”⁵

Sabemos que lo anterior está prohibido (*artículo 36, quinto párrafo de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y 93 del Reglamento de tránsito en carreteras y puentes de jurisdicción federal*) **pero no hacerlo implica perder un viaje, es decir un ingreso económico, por lo que esta práctica se realiza en un alto porcentaje de conductores.**

Las jornadas de trabajo que realizan los conductores del autotransporte de carga federal *exceden los máximos legales*, aun cuando la ley establece que “la duración máxima de la jornada será: ocho horas la diurna, siete la nocturna y siete horas y media la mixta” (*artículo 61 de la Ley del Trabajo*).

Lo solicitado en el presente punto de acuerdo **está apegado a derecho**, ya que la ley establece que “durante la jornada continua de trabajo se concederá al trabajador **un descanso de media hora**, por lo menos” (*artículo 63 de la Ley del Trabajo*).

Estimamos que el tema de la circulación del auto transporte de carga federal se ha deliberado de manera general, pero es necesario también centrarse en aspectos particulares, como es el tema que nos ocupa.

La presente propuesta también busca dar seguridad a los distintos usuarios de los sistemas viales, atendiendo con ello a la legislación internacional, en relación a que “Todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona” (artículo 3 de la Declaración Universal de Derechos Humanos).

“La fatiga y el sueño en choferes fueron identificadas (desde 2004) por el Instituto Mexicano del Transporte (IMT), como las responsables de hasta el 30 por ciento de los accidentes con víctimas.”⁶

Las condiciones de trabajo de los conductores del auto-transporte de carga federal no solo implican largas horas de trabajo (por no calificarlas de inhumanas) sino que nos remiten a un **círculo vicioso** de condiciones que atentan contra la calidad de vida a corto, mediano y largo plazo de las personas que realizan esta actividad.

Nos referimos a **sobrepeso** (por inactividad física) **mala nutrición** (no hay tiempo para comer saludablemente) **des-integración familiar** (nula convivencia) y derivado de esto último la **depresión** que puede llevar al consumo de alcohol.

De lo anteriormente señalado, la obesidad (cuya falta de sueño aumenta el riesgo de padecerla) junto con la diabetes son consideradas en nuestro país una emergencia sanitaria.

Así entonces, el asunto que nos ocupa, **es un problema de salud pública**, que por falta de la legislación y regulación necesarias ya ha afectado a la sociedad en general, y en particular a los usuarios de los sistemas viales, por lo que como legisladores debemos ocuparnos de ello y resolverlo en la medida y a la brevedad posible.

El desarrollo económico y la competitividad son importantes, sin lugar a dudas, pero como legisladores no podemos y no debemos anteponer un interés económico a la salud de un semejante.

Este tema no es ajeno a la legislación internacional, ya que esta establece que “**toda persona tiene derecho al descanso**, al disfrute del tiempo libre, a una **limitación razonable de la duración del trabajo** y a vacaciones periódicas pagadas” (artículo 24 de la Declaración Universal de Derechos Humanos).

De igual manera existe el Convenio Internacional del Trabajo No. 153 sobre **duración del trabajo y períodos de descanso** en los transportes por carretera de la Organización Internacional del Trabajo (que entro en vigor para México el 10 de febrero de 1983) y por lo tanto el Estado mexicano debe de hacerlo parte de su derecho interno.

Dicho convenio establece que:

“La autoridad o el organismo competente de cada país podrá permitir, **en forma de excepciones temporales, aunque únicamente en la medida necesaria para efectuar trabajos indispensables, prolongaciones de la duración de la conducción y de la duración del trabajo ininterrumpido así como reducciones de la duración del descanso diario...**” (*artículo 9, numeral 1 del Convenio Internacional del Trabajo No. 153 de la Organización Internacional del Trabajo*)

El problema es que en nuestro país en relación a la jornada laboral de los conductores del autotransporte de carga federal, la prolongación de la duración de la conducción **es la regla y no la excepción**, y el descanso diario **es casi inexistente**.

Sin embargo, reformar o adicionar leyes, reglamentos y normas oficiales no es una responsabilidad exclusiva del Congreso de la Unión, sino que es una corresponsabilidad ente este Poder de Estado y el Ejecutivo Federal.

“Sin embargo, como resultado de los trabajos realizados por el **Panel de Expertos técnicos y académicos** configurado el 17 de mayo de 2013 de común acuerdo entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y las principales cámaras y organizaciones de transportistas, se emitieron 19 recomendaciones a fin de mejorar la circulación de los fulles, de todas estas, **ninguna tiene relación con mejorar las condiciones de trabajo de los conductores de estas unidades.**”⁷

Por otro lado, la Dirección General de Autotransporte Federal, dependiente de la Subsecretaría de Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en el Foro “Pesos y dimensiones de las configuraciones vehiculares que transitan en las vías federales de comunicación”, realizado en octubre pasado en el Senado de la República, menciono que para poder transitar de forma segura por las carreteras federales se requería de:

“*Conductores seguros.- Todos los conductores deberán encontrarse bien capacitados, pasar por los mejores procesos de selección, encontrarse en óptimas condiciones físicas y no conducir ni fatigados, ni bajo los influjos de alguna sustancia.*”⁸

Asimismo, llama la atención que existe el **Programa integral de capacitación para conductores con experiencia**

en el autotransporte federal y transporte privado para la obtención de la licencia en carga general para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares tractocamión-semirremolque-remolque (TSR) y tractocamión-semiremolque-semiremolque (TSS), en cuyo Módulo No. 7 denominado “Educación y Seguridad Vial” y cuyo objetivo es “Identificar los principios de la educación y la seguridad vial mediante el estudio de los principales elementos que inciden en la seguridad, proporcionando conceptos y ejemplos aplicables al desarrollo diario de la labor de conductor, con la finalidad de prevenir accidentes en carreteras federales”; cuyo numeral 7.4 denominado “Prevención de accidentes” tenga un subnumeral 7.4.5 dedicado a “Los efectos del estrés, el sueño y la fatiga en la conducción”.⁹

La pregunta que inmediatamente se derivaría de la existencia de este requerimiento y este Programa sería ¿por qué entonces los conductores se siguen quedando dormidos al conducir?, si para la autoridad el sueño y la fatiga son condiciones físicas que no deberían de existir en los conductores, ¿Son los conductores quienes prefieren conducir cansados y con sueño? ¿Son los conductores los culpables por no dormir lo suficiente antes de conducir?

Consideramos que si bien los Centros de Capacitación y Adiestramiento de Conductores del Servicio de Autotransporte Federal y Transporte Privado, son los encargados de dar lugar a los procesos de capacitación, para la obtención de la licencia en carga general para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la encargada de vigilar a dichos centros, por lo tanto debe de verificar que quien obtenga la licencia de mérito efectivamente cumpla con el curso y lo apruebe.

Por otro lado, llama nuestra atención que el **Reglamento de tránsito en carreteras y puentes de jurisdicción federal**, establece disposiciones en relación al tema que nos ocupa.

En este sentido, todo conductor tiene el **deber** de estar en pleno uso de sus **facultades físicas y mentales** (artículo 81, fracción I) y portar, debidamente requisitada, **la bitácora de horas de servicio** a que se refieren las disposiciones administrativas aplicables (artículo 83).

La bitácora de horas de servicio es el registro diario que contiene los datos necesarios para conocer **el tiempo efec-**

tivo de conducción y determinar el descanso. Los permisionarios deberán dotar a sus conductores de dicha bitácora, la cual contiene entre otros datos los siguientes:

Horas: a) De salida y de llegada; b) De **servicio conduciendo**; c) De servicio sin conducir, a consecuencia de paradas no programadas; d) Fuera de servicio, y e) **De descanso**; IX. Casos de excepción en los que el conductor pueda excederse de la jornada, y X. Firmas del conductor y del permisionario o de la persona que éste designe (artículo 83).

Se establece que **la falta de bitácora o la omisión de algún dato** serán sancionadas conforme a lo establecido en el reglamento respectivo (artículo 83), **pero no se sanciona el falsear los datos, así como tampoco se establece textualmente en el ordenanza la obligatoriedad del descanso.**

De igual manera se establece que los Policías Federales apoyarán al personal médico autorizado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a cargo de **la verificación**, en términos de las disposiciones aplicables, **de los signos de cansancio de los conductores de vehículos destinados al servicio de autotransporte federal** y transporte privado, conforme a los parámetros establecidos en la normatividad respectiva y, en su caso, **el exceso en los tiempos de conducción con base en su bitácora de horas de servicio. Se entenderá por cansancio la sensación de sueño o el cansancio físico o psíquico que disminuya la capacidad del conductor y ponga en riesgo o peligro la seguridad del mismo o de terceros con motivo de la operación del vehículo.** El conductor que transite con cansancio, será sancionado con multa de 25 a 50 veces la cuota diaria que establece el Reglamento y con inhabilitación para conducir durante el lapso de tiempo necesario para recuperar su capacidad de manejo (artículo 91 del Reglamento de tránsito en carreteras y puentes de jurisdicción federal).

Desgraciadamente la bitácora es alterada y se llena a conveniencia para que se requirieran los descansos, **sin haberlos tomado en realidad por parte del conductor.**

¿Por qué se da esta práctica?

El problema es que los conductores del autotransporte de carga federal tienen un horario que cumplir, es decir deben de entregar la mercancía que transportan en un horario y fecha determinada, (tiempos estipulados a su destino) y lo menos que tienen es tiempo disponible para descansar.

“Sin embargo, se ha demostrado que una persona con 18 horas de insomnio, es casi tan riesgosa al conducir como aquella que maneja bajo los efectos del alcohol.”¹⁰

Todo lo anterior, si bien está contemplado en ordenamientos jurídicos, el problema es la corrupción, misma que evita que tales disposiciones se cumplan.

Infortunadamente la corrupción también está presente en el tema que nos ocupa, ya que el subsector autotransportes está permeado por acciones deshonestas, tanto por parte de las autoridades, permisionarios y conductores.

La corrupción en la administración pública todo lo infecta, ya sea el sector salud, seguridad, educación o transportes; ya que se convierte en una ideología, y una idea es muy difícil de destruir.

En distinto orden de ideas, **la Ley Federal sobre Metrología y Normalización establece en su artículo 3º, fracciones X, X-A y XI lo siguiente:**

Artículo 3o. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

X. **Norma mexicana:** la que elabore un organismo nacional de normalización, o la Secretaría, en los términos de esta Ley, que prevé para un uso común y repetido reglas, especificaciones, atributos, métodos de prueba, directrices, características o prescripciones aplicables a un producto, proceso, instalación, sistema, actividad, servicio o método de producción u operación, así como aquellas relativas a terminología, simbología, embalaje, marcado o etiquetado;

X-A. **Norma o lineamiento internacional:** la norma, lineamiento o documento normativo que emite un organismo internacional de normalización u otro organismo internacional relacionado con la materia, reconocido por el gobierno mexicano en los términos del derecho internacional;

XI. **Norma oficial mexicana:** la regulación técnica de observancia obligatoria expedida por las dependencias competentes, conforme a las finalidades establecidas en el artículo 40, que establece reglas, especificaciones, atributos, directrices, características o prescripciones aplicables a un producto, proceso, instalación, sistema, actividad, servicio o método de producción u operación,

así como aquellas relativas a terminología, simbología, embalaje, marcado o etiquetado y las que se refieran a su cumplimiento o aplicación;

Una Norma Oficial Mexicana (NOM) “tiene como principal objetivo **prevenir los riesgos a la salud, la vida** y el patrimonio, y por lo tanto son de observancia general.

Las NOM son las regulaciones técnicas que contienen la información, requisitos, especificaciones, procedimientos y metodología que permiten a las distintas dependencias gubernamentales establecer parámetros evaluables para evitar riesgos a la población, a los animales y al medio ambiente”.¹¹

No es jurisdicción y competencia de este Poder de Estado expedir normas oficiales mexicanas, así como tampoco reglamentos y manuales, lo cual si es competencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ya que “Corresponden a la Secretaría, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la Administración Pública Federal expedir las normas oficiales mexicanas de caminos y puentes así como de vehículos de autotransporte y sus servicios auxiliares;” (Artículo 5 Fracción VI de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal).

La fatiga en los conductores produce hechos de tránsito, y estas muertes.

Es impostergable que por medio de la legislación y la regulación se normen las horas máximas de conducción continua y las horas necesarias de descanso obligatorias de los conductores del autotransporte de carga federal.

El **principio pro homine** implica que la interpretación jurídica siempre debe buscar el mayor beneficio para el ser humano, es decir, que debe acudir a la norma más amplia o a la interpretación extensiva cuando se trata de derechos protegidos y, por el contrario, a la norma o a la interpretación más restringida, cuando se trata de establecer límites a su ejercicio.

En este orden de ideas, el Estado mexicano no puede ser omiso a lo establecido en la Declaración Universal de los Derechos Humanos (firmada por México el 10 de diciembre de 1948), ya que esta establece que “Toda persona tiene derecho a que se establezca un orden social e internacional en que los derechos y libertades proclamados en esta Declaración se hagan plenamente efectivos” (artículo 28 de la Declaración Universal de Derechos Humanos).

Así entonces, los trastornos del sueño, derivados de la fatiga de los conductores del autotransporte de carga federal son un factor determinante de los hechos de tránsito, por lo tanto, mientras no mejoremos por ley las condiciones laborales de este sector de la población económicamente activa, los accidentes seguirán ocurriendo por esta causa: el cansancio excesivo.

La seguridad en las carreteras y puentes de jurisdicción federal es un tema multifactorial, pero existe un elemento al cual no se le ha dado la debida atención: el factor humano.

Lo anterior lo aseveramos categóricamente, debido a que los automotores que transitan por las carreteras y puentes de jurisdicción federal son conducidos por personas.

En el documento denominado “La seguridad en las carreteras: visión industrial” de la Confederación de Cámaras Industriales (CONCAMIN), el 78.67% de los accidentes es atribuible **al factor humano** y esta causa está presente en el 93% de los accidentes, de acuerdo al Instituto Mexicano del Transporte (IMT) en su Anuario Estadístico 2014.

En el mismo documento, de los 28,330 vehículos que tuvieron accidentes en 2014, únicamente 774 (2.7%) eran tractocamiones doblemente articulados, y en donde 259 personas estuvieron implicados (entre víctimas y responsables).

Estamos ciertos que ninguna medida regulatoria puede ser eficaz si no puede ser vigilada, y en el caso que nos ocupa también sería necesario dar seguimiento a lo establecido en la Norma Oficial Mexicana que se propone, por lo que se sugiere la aplicación de exámenes de cansancio, a fin de evaluar las condiciones del operador antes de iniciar un viaje, y no solo confiar en lo que de manera escrita establece el conductor.

En dicho examen se deberá asentar la duración de las horas de conducción y de descanso diario de todo conductor hasta ese momento (fecha y hora).

Lo anterior nos permitirá por un lado medir esta política pública, a fin de detectar deficiencias en el subsector, mediante la obtención de datos duros que ayudaran a tomar decisiones sustentadas en verdades y no en suposiciones.

Asimismo, nos ayudara a salvar la integridad física de los conductores y de los demás usuarios de los sistemas viales,

ya que se determinaría si el conductor puede o no conducir.

Como se mencionó en párrafos precedentes, existe normatividad de orden internacional que establece que:

“No deberá de autorizarse a ningún conductor a conducir ininterrumpidamente durante **más de cuatro horas como máximo sin hacer pausa**” (artículo 5 del Convenio Internacional del Trabajo No. 153 de la Organización Internacional del Trabajo)

Así como también que “La duración total máxima de conducción, comprendidas las horas extraordinarias, **no deberá exceder de nueve horas por día ni de cuarenta y ocho por semana**” (artículo 6, fracción 1 del Convenio Internacional del Trabajo No. 153 de la Organización Internacional del Trabajo)

“Todo conductor asalariado tendrá **derecho a una pausa después de cinco horas continuas de duración...**” (artículo 7, fracción 1 del Convenio Internacional del Trabajo No. 153 de la Organización Internacional del Trabajo).

“Durante el descanso diario **no deberá obligarse al conductor a permanecer en el vehículo o a proximidad de éste**, siempre que haya tomado las precauciones necesarias para garantizar la seguridad del vehículo y de su carga”.....” (artículo 8, numeral 5 del Convenio Internacional del Trabajo No. 153 de la Organización Internacional del Trabajo).

Así entonces, podríamos establecer que **una media para la conducción continua máxima es de 6 horas.**

En relación **al descanso** se establece en la legislación internacional lo siguiente:

“**El descanso diario** de los conductores deberá ser **por lo menos de diez horas consecutivas por cada período de veinticuatro horas**, contado a partir del comienzo de la jornada de trabajo (artículo 8, numeral 1 del Convenio Internacional del Trabajo No. 153 de la Organización Internacional del Trabajo).

“El descanso diario.... no podrá en ningún caso **ser inferior a ocho horas...**” (artículo 8, numeral 2 del Convenio Internacional del Trabajo No. 153 de la Organización Internacional del Trabajo).

Con estos dos artículos podemos establecer una media recomendada de **9 horas continuas de descanso.**

En los Estados Unidos de América la regulación en relación al tema que nos preocupa y ocupa es la siguiente:

- “Los conductores pueden conducir en la jornada diaria hasta 11 horas.

- Tendrá un periodo de descanso **obligado de 10 horas**

El periodo de descanso incluyendo tiempo para comer y recargar combustible es de 14 horas.

- La jornada semanal de trabajo es de 60 horas a lo largo de 7 días u 70 horas en 8 días.

- Se debe realizar un descanso de 34 horas seguidas antes de iniciar un periodo de 7 u 8 días.”¹²

En la República de Chile la regulación es la siguiente:

- “La jornada ordinaria de trabajo es de 180 horas mensuales distribuida en 21 días (**8 horas diarias**)

- Este personal tiene derecho a un **descanso mínimo ininterrumpido de 8 horas dentro de cada 24 horas.**

- **El trabajador en ningún caso puede manejar más de 5 horas continuas, después de las cuales debe tener un descanso cuya duración mínima debe ser de 2 horas.**

- En los casos de conducción continua inferior a **5 horas el conductor tiene derecho, al término de ella, a un descanso cuya duración mínima es de 24 minutos por hora conducida (1 hora con 36 minutos).** En todo caso, esta **obligación** debe ser cumplida en el lugar habilitado más próximo en que el vehículo pueda ser detenido sin obstaculizar la vía pública.

- El tiempo máximo de conducción acumulable por conductor será de **12 horas.**

- El camión debe contar con una litera adecuada para el descanso, siempre que éste se realice total o parcialmente a bordo del vehículo.”¹³

En relación a la Unión Europea tenemos lo siguiente:

“El Reglamento (CE) no 561/2006 establece normas sobre el tiempo de conducción, las pausas y los periodos de descanso para los conductores de camiones y autobuses con el fin de mejorar las condiciones de trabajo y la seguridad vial.

Normas sobre tiempos de conducción, pausas y periodos de descanso:

- Un tiempo diario máximo de conducción de **nueve horas**, que podrá ampliarse como máximo hasta **diez horas** no más de dos veces a la semana;
- Un tiempo semanal máximo de conducción de **cincuenta y seis horas**;
- Un tiempo total acumulado máximo de conducción durante dos semanas consecutivas de **noventa horas**;
- Tras un período de conducción de **cuatro horas y media**, el conductor debe hacer una **pausa ininterrumpida de al menos cuarenta y cinco minutos**, a menos que tome un período de descanso;
- Un **descanso diario mínimo de once horas**, que se pueden reducir a nueve horas no más de tres veces por semana;
- Un período de **descanso semanal regular de cuarenta y cinco horas como mínimo** y un período de **descanso semanal reducido de veinticuatro horas como mínimo**.

Algo que debe llamar nuestra atención de la legislación europea en la materia es **el uso de los tacógrafos**.

El Reglamento (CE) número 561/2006 queda modificado por una nueva ley, el Reglamento (UE) número 165/2014. Este establece requisitos relacionados con la fabricación, la instalación (obligatoria) y el uso de aparatos de control (tacógrafos) que deberán incluirse en los vehículos que entran dentro del ámbito de aplicación de este Reglamento.

El tacógrafo es un dispositivo que registra el tiempo de conducción, las pausas y los periodos de descanso, así como los periodos de disponibilidad y otros trabajos realizados por un conductor. El tacógrafo tiene por objeto:

- Controlar el cumplimiento de las normas en vigor por parte de los conductores;

- Supervisar los tiempos de conducción de los conductores profesionales para evitar la fatiga;

- Garantizar la competencia leal y la seguridad vial.

La nueva ley introduce el tacógrafo inteligente, el cual proporciona registros automáticos a través de posicionamiento por satélite a partir del momento en que empieza a funcionar. Este debería mejorar el cumplimiento y permitir la detección temprana de posibles fraudes o usos indebidos.”¹⁴

Así entonces, si el problema en nuestro país es la corrupción en el subsector autotransportes por parte del factor humano, solventemos ello mediante la tecnología.

Tenemos legislación nacional e internacional en la materia, se han recabado recomendaciones de expertos, se han realizado Foros y se tienen un Programa Integral de capacitación donde la fatiga y el sueño son aspectos a considerarse en las condiciones físicas de los conductores del autotransporte de carga federal, **pero no se ha determinado por medio de una norma oficial mexicana (NOM) que regule técnicamente y con observancia obligatoria las horas máximas de conducción continua y las horas necesarias de descanso de los conductores del autotransporte de carga federal.**

Todo lo anteriormente expuesto no es un cuadro exagerado si tomamos en cuenta que estos conductores son antes de todo “seres humanos”, y por otro lado “necesitan trabajar”. El autotransporte de carga federal no se cansa, los hombres sí.

La pregunta que debemos hacernos es: “¿Por qué no está regulada por medio de una NOM específica la jornada laboral y los descansos obligatorios de los conductores del autotransporte de carga federal, cuando existen datos que establecen que el 78.67% de los accidentes es atribuible al **factor humano?**”¹⁵

No se trata de inventar algo, sino de tomar en cuenta la experiencia internacional en la materia y aplicarla a nuestra realidad.

¿Por qué tienen estas inhumanas jornadas de trabajo los conductores del autotransporte de carga federal?: **por la inexistencia de una legislación que determine por ley horarios máximos de conducir y necesarios de descanso,**

por la falta de áreas de descanso vigiladas y por lo tanto seguras, por la inseguridad en las carreteras, por los irresponsables tiempos estipulados de destino por parte de los permisionarios y por la corrupción.

El contar con una NOM que regule claramente las horas máximas de conducción continua y las horas necesarias de descanso obligatorias, y cuya aplicación sea eficaz, asegurara que los conductores del autotransporte de carga federal obtengan un **descanso de calidad**; ya que no nos referimos a dormir o simplemente a cerrar los ojos sin que el cuerpo entero se relaje, **nos referimos a dormir de manera ininterrumpida, de manera tranquila y relajada.**

Si queremos confiabilidad en las máquinas (en especial en los tractocamiones doblemente articulados), debemos empezar por preocuparnos por el factor humano, que es quien las conduce.

Cuando nos referimos a que el conductor debe tomar un “descanso” ya sea dentro o fuera del camarote entendemos que debe de **dormir** el mayor tiempo posible dentro de ese periodo de descanso.

Lo anterior debe quedar mencionado explícitamente en la NOM que proponemos, ya que **el dormir, y no solo el dejar de conducir, o hacer una pausa, es lo que evitara el cansancio, la fatiga y por ende los hechos de tránsito.**

Creemos que se han aportado datos objetivos y razonables para identificar solo un factor relacionado con los hechos de tránsito en los cuales está involucrado el autotransporte de carga federal y en específico los tractocamiones doblemente articulados y sus distintas configuraciones, siendo este **las condiciones de trabajo** de los conductores del servicio público federal.

El cansancio y sueño excesivos, son condiciones provocadas por las condiciones de trabajo de los conductores del autotransporte de carga federal, pero también pueden evitarse por medio de la legislación (con las propuestas del Poder Legislativo) y la regulación (acciones del Poder Ejecutivo).

La reflexión posterior a todos los argumentos expuestos en párrafos precedentes no deja lugar a dudas: Un conductor del autotransporte de carga federal, tiene por obligación **dormir las horas necesarias para conducir de manera adecuada y tomar las decisiones correctas** a lo largo de su ruta.

Apelamos a la experiencia en la materia de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, a fin de que en la redacción de dicha NOM se establezca claramente **la obligación de dormir** de los conductores. Lo anterior en beneficio de ellos mismos, sus familias y todos los usuarios de las carreteras y puentes de jurisdicción federal.

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

Punto de Acuerdo

Único. Por el que se exhorta respetuosamente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a fin de que elabore a la brevedad una norma oficial mexicana que determine las horas máximas de conducción continua y las horas necesarias de descanso obligatorias de los conductores del autotransporte de carga federal.

Notas:

1 Eva Salabert. “Trabajar en el turno de la noche”; <http://www.webconsultas.com>; 31 de noviembre 2016; <http://www.webconsultas.com/mente-y-emociones/trabajo-y-tiempo-libre/los-ritmos-circadianos-2363>

2 James Gallagher. “La ‘arrogancia’ de ignorar la necesidad de dormir”; <http://www.bbc.com>; 16/05/2014; 29 de noviembre 2016; http://www.bbc.com/mundo/noticias/2014/05/140514_salud_sueno_arrogancia_reloj_biologico_gtg

3 Redacción. “Conoce cuantas horas debes dormir, según tu edad”; www.rpp.pe.com; 17/02/2016; 29 de noviembre 2016; <http://rpp.pe/vida-y-estilo/salud/conoce-cuantas-horas-debes-dormir-segun-tu-edad-noticia-938934>

4 Redacción. “¿Cuánto tiempo puede pasar una persona sin dormir?”; www.psicoactiva.com; 25 de noviembre 2016 <http://www.psicoactiva.com/blog/cuanto-tiempo-puede-pasar-una-persona-sin-dormir/>

5 Reforma. “Buscan reducir a 9 horas jornada laboral de choferes”; 28/04/2014; 25 de noviembre 2016; <https://economia.terra.com.mx/finanzas/buscan-reducir-a-9-horas-jornada-laboral-de-choferes,f06c3be-ac19a5410VgnVCM4000009bcceb0aRCRD.html>

6 Reforma. “Buscan reducir a 9 horas jornada laboral de choferes”; www.economia.terra.com.mx; 28/04/2014; 25 de noviembre 2016;

<https://economia.terra.com.mx/finanzas/buscan-reducir-a-9-horas-jornada-laboral>

7 SCT. “Expertos emiten recomendaciones para la NOM 012”; www.sct.gob.mx; 06/12/2013; 29 de noviembre 2016; <http://www.sct.gob.mx/despliega-noticias/article/expertos-emiten-recomendaciones-para-la-nom-012/>

8 SCT. “Programa integral de capacitación para conductores con experiencia en el autotransporte federal y transporte privado para la obtención de la licencia en carga general para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares tracto camiónsemirremolque-remolque (TSR) y tractocamión-semiremolquesemiremolque (TSS)”; www.sct.gob.mx; 25 de noviembre 2016; https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/159654/AdriandelMazo_SGAF_SCT.pdf

9 SCT. “Programa integral de capacitación para conductores con experiencia en el autotransporte federal y transporte privado para la obtención de la licencia en carga general para los tractocamiones doblemente articulados en sus distintas configuraciones vehiculares tractocamiónsemirremolque-remolque (TSR) y tractocamión-semiremolquesemiremolque (TSS)”; www.sct.gob.mx; 25 de noviembre 2016; https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/159654/AdriandelMazo_SGAF_SCT.pdf

10 Christian De la Cruz Gil. “Los grandes riesgos de conducir con sueño o cansancio”; www.segurossinbarreras.com; 31/03/2014; 29 de noviembre 2016; <http://segurossinbarreras.com/blog/los-grandes-riesgos-de-conducir-con-sueno-o-cansancio/>

11 Administrador. “¿Qué son las Normas Oficiales Mexicanas (NOM)?”; www.revistadelconsumidor.gob.mx; 21/01/2010; 25 de noviembre 2016; <http://revistadelconsumidor.gob.mx/?p=7077>

12 Rafael Pérez Cantero. “¿Quién trata de convenir los servicios de prevención ajenos en un sector low cost?”; www.porexperiencia.com; 1/01/2015; 25 de noviembre 2016; <http://www.porexperiencia.com/articulo.asp?num=71&pag=08&titulo=-Quien-trata-de-convertir-los-servicios-de-prevencion-ajenos-en-un-sector-lowcost->

13 Dirección del Trabajo. “¿Cuál es la jornada de trabajo que deben de cumplir los trabajadores que laboran sin supervisión superior inmediata?”; www.dt.gob.cl; 25 de noviembre 2016; <http://www.dt.gob.cl/consultas/1613/w3-article-60067.html>

14 Parlamento Europeo. “Los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) no3821/85 y (CE) no2135/98 y se deroga el Reglamento (CEE) no3820/85 del Consejo”; www.

<http://eur-lex.europa.eu>; 15/03/2006; 25 de noviembre 2016; <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=URISERV%3Ac00018>

15 La seguridad en las carreteras: visión industrial, Concamin, octubre de 2016.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a 7 de febrero de 2017.— Diputado Jonadab Martínez García (rúbrica).»

Se turna a la Comisión de Transportes, para dictamen.

ACUERDO 5/2013 DE LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN

«Proposición con punto de acuerdo relativo al acuerdo 5/2013 de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, a cargo del diputado José Santiago López, del Grupo Parlamentario del PRD

José Santiago López, diputado integrante de la LXIII Legislatura del Congreso de la Unión, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 8 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, así como 79, numeral 1, fracción II y numeral 2, fracción VI, del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración de esta Honorable Asamblea la siguiente proposición con punto de acuerdo, al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos

Los principios fundamentales del amparo “son las reglas que le dan forma al juicio de garantías, estableciendo su esencia y características; estos principios se refieren a los temas de la competencia para conocer de él, a la procedencia del mismo, a la forma de tramitarlo, a la manera de resolverlo y a los efectos de la sentencia que en él se dicte”¹.

Uno de esos principios fundamentales del amparo es el de competencia de los Tribunales Federales para conocer de éste. Precisamente uno de los tribunales con competencia para conocer del amparo es la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN), que conoce de amparos indirectos en revisión cuando el acto reclamado es una norma general.

Sin embargo, en el “acuerdo 5/2013, de trece de mayo de dos mil trece, del tribunal Pleno de la SCJN, relativo a la determinación de los asuntos que el Pleno conservará para

su resolución, y el envío de los de su competencia originaria a las Salas y a los Tribunales Colegiados de Circuito”, el máximo tribunal constitucional del país decidió “desahacerse” de su competencia en este rubro, al mandar los juicios de amparo en revisión en materia de diversas normas de observancia general, a los Tribunales Colegiados de Circuito, para que éstos resuelvan esta materia, tal y como se advierte en el punto cuarto, fracción I, del referido acuerdo².

Con esto, se contradice la fracción VIII del artículo 107 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en el cual se prevé que el amparo en esos casos es competencia de la SCJN. Además, al no resolver la Corte esos asuntos, difícilmente se podrá formar jurisprudencia sobre la inconstitucionalidad de una norma general, por lo que no podrá actualizarse los aspectos de la Ley de Amparo contenidos en los artículos 79 fracción I, 231 y 232, referentes a la posibilidad de que se supla la deficiencia de la queja en amparo contra normas generales, y la emisión de una declaratoria general de inconstitucionalidad.

En suma, ambas disposiciones de los mencionados artículos de la Ley de Amparo, se ven paralizadas y obstaculizadas, debido a que se exige para su operatividad la existencia de una tesis de jurisprudencia formada por la SCJN, pero como ésta a partir del mencionado acuerdo 5/2013 ha dejado de conocer de esos asuntos, difícilmente podrá sentarse la tesis referida y necesaria para esos efectos.

Derivado de lo anterior, someto a la consideración de esta Honorable Asamblea el presente:

Punto de acuerdo

Único. Se exhorta, respetuosamente, a la Suprema Corte de Justicia de la Nación a que conozca de los amparos indirectos en revisión cuando el acto reclamado sea una norma de observancia general, a fin de dar pleno cumplimiento a lo dispuesto en la fracción VIII del artículo 107 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y con el propósito de hacer efectivos las disposiciones de los artículos 79 fracción I, 231 y 232 de la Ley de Amparo, reglamentaria de los artículos 103 y 107 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Notas:

1 Del Castillo del Valle, Alberto. “Compendio de Juicio de Amparo”, Ediciones Jurídicas Alma, México, mayo de 2015, p. 53.

2 “ACUERDO GENERAL NÚMERO 5/2013, DEL TRIBUNAL PLENO DE LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, RELATIVO A LA DETERMINACIÓN DE LOS ASUNTOS QUE EL PLENO CONSERVARÁ PARA SU RESOLUCIÓN, Y EL ENVÍO DE LOS DE SU COMPETENCIA ORIGINARIA A LAS SALAS Y A LOS TRIBUNALES COLEGIADOS DE CIRCUITO”, Suprema Corte de Justicia de la Nación, 13 de mayo de 2013, México, p. 16-19.

Disponble en: https://www.sitios.scjn.gob.mx/leyamparo/sites/default/files/acuerdos_generales/

AcuerdoGeneralPlenario5_2013(COMPETENCIA_DELEGADA).pdf (Última consulta: 31 de enero de 2017).

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a 7 de febrero de 2017.— Diputado José Santiago López (rúbrica).»

Se remite a la Comisión de Justicia, para dictamen.