

QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LOS CÓDIGOS PENAL FEDERAL, Y FEDERAL DE PROCEDIMIENTOS PENALES, ASÍ COMO DE LAS LEYES ORGÁNICA DEL PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN, Y FEDERAL CONTRA LA DELINCUENCIA ORGANIZADA, A CARGO DEL DIPUTADO GUSTAVO FERNANDO CABALLERO CAMARGO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

El suscrito, diputado federal, Gustavo Fernando Caballero Camargo, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LX Legislatura de la Cámara de Diputados, con fundamento en lo establecido en los artículos 71, fracción II, 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 55 y 56 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, presenta ante el Pleno de esta soberanía, la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones del Código Penal Federal, del Código Federal de Procedimientos Penal, de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación y de la Ley Federal contra la Delincuencia Organizada, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La historia de los ferrocarriles mexicanos se remonta a cuando México se comienza a formar como nación. La época en la que el ferrocarril mexicano tomó fuerza, se caracterizó por una crisis económica producto de la explotación de México como colonia española, además de múltiples conflictos políticos por la disputa del poder.

La primera vía ferroviaria en México fue construida con capital inglés y recorría desde Ciudad de México hasta Veracruz, vía Orizaba y con un ramal de Apizaco a Puebla, fue inaugurada en 1873 por el entonces presidente Sebastián Lerdo de Tejada. Sin embargo, es hasta 1881 cuando comienza la verdadera construcción de ferrocarriles en México. En ese año se construyeron 692 kilómetros, acumulando, mil 771 kilómetros de vías férreas. En 1882 se construyeron mil 938 kilómetros de vías; y en 1883, mil 727 kilómetros. El promedio del período 1881-1910 fue de 664.6 kilómetros al año.

En 2004, de acuerdo con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el país contaba con 20 mil 687.4 kilómetros de vías férreas. Lo cual indica que prácticamente la totalidad de la red ferroviaria mexicana actual fue construida durante el periodo 1881-1910.

El México que estuvo bajo el régimen de Porfirio Díaz experimentó un acelerado proceso de cambio y modernización, en donde la pieza clave fue el ferrocarril. A lo largo de este período presidencial hubo una súbita entrada de capital extranjero interesado en el desarrollo del país. Proyecto que fue cada vez más productivo, pero que al final del régimen tuvo una recaída.

México no conocía la paz desde su declaración de independencia; había pasado por la guerra mexicano-estadounidense, la guerra de Reforma y la invasión francesa. Ni siquiera la llegada al poder de Porfirio Díaz fue pacífica. Pero una vez en el poder, la situación cambió. Durante su mandato hubo significativos logros; se impulsó la industria minera y textil, y las exportaciones crecieron en un 300 por ciento. Su gobierno propició la productividad y al mismo tiempo se impulsó un medio de transporte barato y eficiente; la gente veía el impulso del transporte ferroviario como un símbolo de paz y progreso que sería benéfico para todos y que sacaría al país del atraso en que vivía.

El ferrocarril México-Veracruz no tenía la capacidad suficiente para el impulso de un proyecto de desarrollo nacional, a pesar de ser la empresa que mantenía el monopolio desde mediados de 1870; no obstante la existencia de una iniciativa de inversión por parte de grupos norteamericanos, el Congreso desaprobó la iniciativa. Además, Estados Unidos no reconocían el gobierno de Porfirio Díaz.

Finalmente, se logró la firma del contrato con la empresa Palmer & Sullivan, basado en las concesiones en materia de administración de ferrocarriles, como la explotación de los tramos construidos hasta por 99 años, y apoyo del gobierno federal con una subvención monetaria, a través de extensiones fiscales, a la importación de materiales y a los capitales involucrados en la empresa, éstos últimos con una duración de 20 años.

Dicho convenio estipuló que tendrían un derecho de vía de 70 metros a lo largo, y la empresa podría disponer de cualquier terreno que considerase necesario para hacer estaciones o bodegas; a su vez, podría emitir acciones, bonos o hipotecar la vía, siempre y cuando los beneficiarios fuesen individuos o asociaciones particulares.

El gobierno favorecería a las empresas nacionales, en tanto que ofrecería un transporte barato, eficiente y moderno, pero no las dejaría involucrarse en el proceso industrial de construcción, debido, quizá, a la idea de que el material extranjero era de mejor calidad.

Todo lo anterior fue planificado para que la empresa Simón se convirtiera en la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano, y construyera una línea desde la capital hasta Paso del Norte y al océano Pacífico. A su vez, Palmer y Sullivan se convertiría en la Compañía Constructora Nacional Mexicana para construir líneas que igualmente partirían de la capital y llegarían al punto de la frontera ubicado entre Paso del Águila y Laredo. Porfirio Díaz otorgó otra concesión a la Compañía de Ferrocarril de Sonora, propiedad de la compañía Symon. Como se puede apreciar, todas las líneas de ferrocarril partirían de la zona centro del país hasta la frontera con Estados Unidos, donde se unirían a las líneas nacionales con el propósito de fomentar la exportación de los productos facturados en México.

En menos de cuatro años el ferrocarril central logró unir la Ciudad de México con Paso del Norte, un tramo de casi dos mil kilómetros. Para la construcción de éste tramo, así como de los demás tramos principales, ramales y vías laterales, se importaron materiales de Estados Unidos, en su mayoría, pero también de Inglaterra y Alemania. Los derechos de vía fueron causa de algunos problemas entre las empresas ferrocarrileras y los campesinos; la construcción de vías ferroviarias tuvo como consecuencia el reparto agrario en el país, pero la prioridad del gobierno en construir un ferrocarril era mayor a la de proteger la tierra de los campesinos, lo cual condujo a la expropiación de grandes extensiones de terreno.

El ferrocarril tuvo un gran auge en la Revolución; sin embargo, este medio de transporte decayó en los años posteriores a los conflictos armados, en virtud de la inestabilidad política y la crisis económica producto de estos conflictos.

La magnitud de los gastos militares para el mantenimiento de la defensa nacional, para restablecer la autoridad de los distintos regímenes en contra de la oposición política y las revueltas indígenas, el deterioro de la hegemonía de la iglesia, fueron factores de suma importancia para que el nacimiento de la hacienda pública mexicana se diera en condiciones de bancarota, lo que afectó profundamente la inversión en la infraestructura pública.

A pesar de todo, y siendo el ferrocarril el modo de transporte terrestre más económico, jugó un papel fundamental en el desarrollo nacional, a partir de la reconstrucción post-revolucionaria. El transporte de carga ferroviario sirvió para dar un importante apoyo a la agricultura, el comercio y la industria, integrando importantes regiones del país al mercado interno. Desde luego, también sirvió para impulsar el comercio exterior.

En lo social, el servicio de pasajeros, por su economía, hizo posible que muchos mexicanos pudieran viajar para conocer otras entidades o trabajaran temporalmente en otras regiones del país, contribuyendo a una mayor cohesión social. También, durante el proceso revolucionario, el ferrocarril jugó un papel importantísimo en la contienda militar para movilizar tropas y artillería.

La historia del ferrocarril mexicano, se ha visto desde múltiples ángulos, que van desde los problemas del sindicalismo ferrocarrilero hasta la revisión de la productividad, educación técnica y creatividad del trabajo ferrocarrilero, así como el impacto económico de este medio de transporte en la economía.

El escaso desarrollo del transporte ferroviario ha enfrentado conflictos de diversa índole. Como a una escasa disponibilidad de mano de obra calificada en la fabricación de tecnología ferroviaria, producto de la falta de desarrollo de industrias de bienes de capital. Durante la primera mitad del siglo XX, el crecimiento de los ferrocarriles, la minería y el petróleo se basó en maquinaria y habilidades extranjeras, lo condujo a una falta de estímulo para impulsar la educación profesional técnica.

Además, a partir de los cuarenta, a fin de debilitar al sindicato ferrocarrilero constituido en 1933, y para favorecer a las empresas fabricantes de automotores, se dio impulso al autotransporte. Así, por ejemplo, la red ferroviaria pasó de 19 mil 748 kilómetros en 1910, a 26 mil 445 kilómetros en 1993; es decir, que en 83 años sólo tuvo un crecimiento de 33 por ciento; la red carretera, que en 1930 contaba con mil 426 kilómetros, para 1999 tenía ya 329 mil 532 kilómetros; en 69 años creció más del 300 por ciento.

La realidad es que el servicio ferroviario ha sufrido grandes pérdidas debido a su mal aprovechamiento y falta de un proyecto integral que de impulso real a este medio de transporte. Limpiar la reputación de los ferrocarriles nacionales ha resultado muy difícil, ya que su operación ha estado a lo largo de los años asociada a prácticas de ineficiencia, tecnología obsoleta y corrupción.

El ferrocarril es un medio de transporte cuya evolución se dirige a la conservación del medio ambiente, como lo demuestra su impulso en todos los países desarrollados. No obstante, de 1970 a 1995 la participación del sector dentro de la carga terrestre nacional bajó de 23 a 12 por ciento, y lo paradójico es que mientras el ferrocarril caía en desuso, más dinero se le inyectaba, convirtiéndose en un proyecto obsoleto y carente de viabilidad.

En este orden de ideas, en los últimos 20 años recibió subsidios por casi 4 mil millones de dólares y la solución parece que finalmente llegó a partir de 1995, con su privatización. Los nuevos dueños del sistema ferroviario son Ferrocarril Mexicano (Ferromex), empresa integrada por Grupo México (80 por ciento de participación) y Union Pacific (20 por ciento). Ferromex tiene la concesión del ferrocarril pacífico norte con una extensión de vías de 6 mil 200 kilómetros, que representa el 30 por ciento del sistema ferroviario nacional. Inició operaciones en 1998 y la vía más transitada es la Mexicali-México.

Transportación Ferroviaria Mexicana está conformada por Transportación Marítima Mexicana, con el 51 por ciento, y Kansas City Southern Industries, con el 49 por ciento. Presenta una extensión de vías de 3 mil 900 kilómetros, e inició operaciones en 1997. La vía más transitada es la México-Nuevo Laredo.

Ferrosur, formado por Grupo Financiero Inbursa y Grupo Frisco, tienen la concesión del ferrocarril del sureste, con una extensión de vías de mil 500 kilómetros. Terminal Ferroviaria del Valle de México es una concesión conformada por las tres empresas ya citadas con el 75 por ciento de participación, y el gobierno federal, con el 25 por ciento restante.

El desarrollo de un proyecto integral de transporte ferroviario, no solamente debe ser un aspecto central en la política de infraestructura pública y transporte de todos los países del mundo, sino que es factor indispensable para impulsar el desarrollo económico científico y tecnológico de una nación. Como ejemplo podemos referirnos a Japón, Francia, Alemania y España, que cuentan con sistemas ferroviarios de alta velocidad, acordes a los adelantos tecnológicos de esta época, y ecológicamente sustentables, tanto por el ahorro de energéticos como por su baja emisión de contaminantes.

En este orden de ideas, en un ambiente caracterizado por un progresivo agotamiento del petróleo y crecientes preocupaciones por el calentamiento global, se avecina una revolución en los transportes. Ante estas nuevas realidades, el transporte estará condicionado por generar una menor polución, reducción de costos, ahorro de energía agotable, mayor capacidad, velocidad y seguridad con alta tecnificación.

En razón de lo anterior, el transporte ferroviario deberá aumentar su electrificación con centrales computarizadas que regulen de forma más precisa la velocidad y la seguridad, tanto en la superficie, como en el modo subterráneo. Asimismo, se precisa la utilización simultánea o sucesiva de los medios de transferencia multimodales, que permitan facilitar el transbordo y reducir costos de operación.

El transporte por ferrocarril ha entrado ya en la realidad del mercado regido por la competencia. La diversificación de la oferta de servicios de ferrocarril puede contribuir al desvío de flujos de mercancías hacia el tráfico ferroviario.

Prueba de lo anterior, es el proyecto de corredor europeo que en los próximos años desarrollará la Unión Europea; éste es un laboratorio de todos los proyectos del sector: masificación de los flujos de trenes, y

planificación internacional de los horarios. Con lo anterior se pretende llegar a una gestión transfronteriza de la circulación.

Dicho corredor actuará también como hilo conductor de la migración hacia el Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo. Se trata de todo un desafío industrial con una primera fase de transición que durará diez años.

El sector ferroviario español tiene cada vez más presencia a nivel internacional. Hay planes para desplegar 10 mil kilómetros de vías de alta velocidad hasta 2020; y en 2010 será el país con más kilómetros de este tipo de vías, por delante de Japón y Francia. La previsión en ese país es que dentro de poco más de diez años la mitad de la población española tenga una estación de alta velocidad en su ciudad, y al menos el 90 por ciento disponga de una a menos de 50 kilómetros.

Otro modelo relevante es Japón, concretamente el Instituto de Investigación Técnica del Ferrocarril de Kokubunji, Tokio. Este es tal vez el único lugar en el mundo en donde se realiza una investigación amplia sobre los ferrocarriles, uno de los objetivos del instituto es mejorar la seguridad y comodidad del viaje, estudian el deslizamiento de las ruedas a altas velocidades, el efecto de fuerzas de fricción diferentes, o maneras de reducir el desgaste de las vías.

En todos los proyectos primero se hacen cálculos estadísticos y después verifican sus descubrimientos en un simulador interior. El ferrocarril japonés da prioridad al mantenimiento y las inspecciones. Los pasajeros ponen sus vidas en sus manos, por lo que es normal que la seguridad sea tan importante.

La eficiencia económica de los ferrocarriles descansa esencialmente en las economías de escala. Es por eso que el ferrocarril en diversas partes del mundo se ha ido especializando en el movimiento de materias primas a granel y de productos intermedios.

Con la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, México está ante un amplio y profundo proceso de redefinición de su espacio productivo, una modificación de la dirección de los flujos de materias primas y mercancías, así como cambios en la composición de los productos de intercambio que favorecen los movimientos de productos industrializados. Ante este panorama, también es prioritario que logre integrar un sistema ferroviario que ofrezca alternativas y opciones de servicios.

Debido a que desde el 2000 México es de los pocos países del mundo que ya no subsidia el ferrocarril, ha desaparecido la modalidad de transporte de pasajeros, el cual sobrevivía gracias a los fondos públicos. La razón fue que nunca se desarrollaron opciones atractivas para el mercado, pues de 62 rutas de servicio que había en el país en 1996, hoy sólo quedan 10.

Situación actual

Ante el panorama desalentador para la industria ferroviaria, las empresas concesionadas han tenido que remar a contracorriente, ya que los robos, actos de sabotaje y ataques a las vías del ferrocarril se han multiplicado. En los últimos años se ha agudizado en algunos estados del territorio mexicano el robo a trenes, principalmente de productos como maíz, trigo, azúcar, oleaginosas, abarrotos y autopartes principalmente.

Se podría pensar que la información del saqueo a trenes cargados con alimentos y silos donde se almacenan es de la Revolución de hace casi un siglo; pero no es así, sucede en pleno siglo XXI.

Solamente la empresa comercializadora estadounidense Cargill ha informado que, entre 2005 y 2007, sufrió el robo de 82.8 toneladas, a razón de 2.3 toneladas mensuales; cifra que aumentó a 34.4 toneladas de enero a septiembre de 2008, sumando 310 toneladas en ese lapso. De octubre a diciembre los asaltos se incrementaron hasta acumular, en los 12 meses del año pasado, mil 30 toneladas.

Los numerosos asaltos a trenes vuelven a revivir las imágenes de la lucha revolucionaria de 1910, en la que los trenes eran detenidos por grupos de entre 10 y 20 personas armadas con piedras, machetes y armas de fuego para vaciar los contenidos de los vagones de carga.

El robo de maíz en trenes de carga va en aumento. Mientras en 2008 el promedio mensual de robo de ese grano en trenes fue de 35 toneladas, apenas en enero del 2009 ya van 700 toneladas. Durante el año pasado se llevaron a cabo 2 mil robos y más de 50 trabajadores, incluyendo tres maquinistas, resultaron lesionados por los asaltantes, en ocasiones se efectuaron hasta 20 robos diarios a furgones de trenes. El incremento delictivo es tal que las compañías ferroviarias han informado a las empresas que contratan el servicio que estudian la posibilidad de eliminar su seguro de carga, por lo que, en caso de robo, indemnizarían sólo el 20 por ciento del valor de las mercancías robadas.

Entre las rutas que más robos han registrado están la operada por Ferromex, que cubre la costa del pacífico desde Sinaloa hasta Hidalgo y el valle de México; y las que administra KCSM, entre Veracruz-Perote y Laredo-Perote; así como las que cruzan por Celaya e Irapuato, en Guanajuato, y Guadalajara, Jalisco. El robo se registra en zonas de accidentada orografía, donde el tren reduce su velocidad, lo que permite a los asaltantes vaciar la carga, como sucede en los alrededores de Perote, Veracruz, en los poblados de Huichapan, en Hidalgo, o los de Arteaga, La Huacana y Múgica, en Michoacán.

La creciente agresión y actos delictivos en contra de ferrocarriles se encuentra en constante aumento, provocando inseguridad para los operarios, para los clientes que contratan el servicio de transporte y para las empresas ferroviarias. Además, existe una clara reincidencia por parte de quienes realizan dichas conductas, existen indicios del surgimiento de la delincuencia organizada, que empiezan a traficar con la mercancía robada de los trenes y que se escudan en la manipulación de niños y mujeres para dar la imagen de causas sociales, lo que paulatinamente se convierte en una nueva vertiente de la delincuencia, sobre la base de las lagunas jurídicas, de políticas ineficaces e impunidad.

Evidentemente, la tolerancia no supone ninguna solución, al contrario, incentiva la sensación de que es posible el delito como un medio de vida y de negocio al margen de la ley. En estas condiciones, contrariamente a la centralidad de los ferrocarriles en el desarrollo de otros países, y que explica en buena medida el rápido crecimiento de naciones como Corea, China y Japón, entre otras; en México la perspectiva es de pérdida de oportunidad y de retroceso, amenazando la economía, el desarrollo regional, el empleo, la gobernabilidad y el estado de derecho.

Con la iniciativa que hoy se somete a consideración de esta honorable asamblea se busca dotar de medidas de protección al transporte ferroviario, a través de seguridad jurídica al transporte de mercancías por ferrocarril y a al sector ferroviario, estimulando la actividad de diversas empresas e industrias, así como diferentes proyectos de inversión.

Cabe mencionar que las propuestas de reformas que aquí se plantean en materia penal, pretenden impactar de manera positiva en esferas prioritarias para el país, como la economía y la competitividad. Toda vez que las acciones, ya sea preventivas, ejecutivas, judiciales o legislativas que impulsen el desarrollo de la actividad ferroviaria, estarán impulsando el desarrollo del país, toda vez que el transporte eficiente aporta grandes beneficios a la industria nacional, estimula la planta productiva, reduce costos, abre y mantiene empleos, acorta las distancias, cuida el medio ambiente, y nos inserta en un escenario moderno y global.

Es menester señalar, con toda precisión y claridad, que el conjunto de reformas propuestas, el bien jurídico tutelado en los diferentes preceptos es el patrimonio de quienes transportan sus bienes o mercancías a través de trenes, así como los bienes y patrimonio de las empresas ferroviarias; por otro lado se protege la propiedad de la nación, al tutelar vías férreas consideradas vías generales de comunicación y, desde luego, como un elemento de altísima prioridad, se tutela la integridad física y la vida de quienes laboran en los trenes, así como la vida e integridad física de las personas que viven o transitan en las periferias de las vías del tren.

Se propone reformar el segundo párrafo del artículo 286 del Código Penal Federal, a efecto de incluir los carros del transporte ferroviario a los elementos del tipo penal en el delito de asalto en vías generales de jurisdicción federal.

De igual forma, se propone adicionar una nueva fracción XVII al artículo 381 del mismo código, para que sea considerado como robo calificado aquél que se cometa contra el transporte ferroviario, el personal que lo opera o el que labora en los trenes, los pasajeros o las mercancías que transporte y en cualquier localidad en donde se

cometa. Asimismo, para este supuesto se considera la penalidad de dos a siete años de prisión, ya establecida en el artículo.

Se reforma el inciso 25 de la fracción I del artículo 194 del Código Penal de Procedimientos Penales, a fin de calificar como delito grave el previsto en la fracción XVII que se propone adicionar al artículo 381 del Código Penal Federal.

Se adiciona un nuevo inciso n), a la fracción I del artículo 50 de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación, con la finalidad de que los jueces penales federales conozcan de los delitos previstos en la fracción XVII del artículo 381 del Código Penal Federal, misma que es objeto de esta iniciativa.

Finalmente, se adiciona una conducta típica al artículo 2, fracción V, de la Ley Federal contra la Delincuencia Organizada, a efecto fortalecer el andamiaje legal que permita dar una lucha frontal al crimen organizado que ahora lesiona un sector productivo más del país.

El sector ferroviario en México está en declive, y su cuota de mercado a la baja. El ferrocarril tiene evidentes dificultades para adaptarse a la evolución del mercado y a las necesidades de los usuarios. Sin embargo, sus propias características pueden hacer de él un modo de transporte seguro, económico y acorde a las necesidades ambientales actuales. Es urgente generar mejores condiciones para aprovechar y desarrollar servicios adecuados a los requerimientos nacionales para impulsar un verdadero desarrollo económico, tecnológico y científico.

Es urgente implementar políticas para alentar el uso de modos de transporte responsable y más amigables con el ambiente, como el ferrocarril.

Muchos problemas de transporte podrían resolverse mediante la creación de un sistema de transporte diversificado en el que el tren volviese a tener un papel relevante. El transporte ferroviario, en condiciones de seguridad, tiene múltiples ventajas sobre el transporte por carretera o aéreo, representa altos beneficios económicos y ecológicos, posee, además, el incalculable valor social de una reducida tasa de accidentalidad, mucho más baja que el transporte carretero.

Todo esto sólo será posible si priva en la economía y el desarrollo de la infraestructura un verdadero estado de derecho.

En virtud de lo expuesto, se presenta a la consideración de esta honorable asamblea, la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones del Código Penal Federal, del Código Federal de Procedimientos Penales, de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación y de la Ley Federal Contra la Delincuencia Organizada, en materia de delitos contra el transporte ferroviario.

Primero. Se reforma el segundo párrafo del artículo 286 y se adiciona una nueva fracción XVII al artículo 381, ambos del Código Penal Federal, para quedar como sigue:

Artículo 286. ...

La pena será de diez a treinta años de prisión para el que en caminos, carreteras o vías férreas haga uso de la violencia en contra de los ocupantes de un vehículo, **incluyendo los carros del transporte ferroviario**, ya sea de transporte público o particular.

Artículo 381. ...

I. a XVI. ...

XVII. Cuando se cometa contra vehículos del transporte ferroviario, el personal que lo opera o el que labora en los trenes, los pasajeros o las mercancías que transporte y en cualquier localidad en donde se cometa.

...

En los supuestos a que se refieren las fracciones VII, VIII, IX, X, XVI y XVII, de dos a siete años de prisión.

Segundo. Se reforma el inciso 25 de la fracción I del artículo 194 del Código Penal de Procedimientos Penales, para quedar como sigue:

Artículo 194. ...

I. ...

1) a 21) ...

22) a 24)

25) Robo calificado, previsto en el artículo 367 cuando se realice en cualquiera de las circunstancias señaladas en los artículos 372 y 381, fracciones VII, VIII, IX, X, XI, XIII, XV XVI y XVII;

26) a 35) ...

II. a XVI. ...

...

Tercero. Se adiciona un nuevo inciso n) a la fracción I del artículo 50 de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación, para quedar como sigue:

Artículo 50. ...

I. ...

...

a) a m) ...

n) Los previstos en la fracción XVII del artículo 381 del Código Penal Federal.

II. a III. ...

Cuarto. Se reforma la fracción V del artículo 2 de la Ley Federal contra la Delincuencia Organizada, para quedar de la siguiente manera:

Artículo 2. Cuando tres o más personas se organicen de hecho para realizar, en forma permanente o reiterada, conductas que por sí o unidas a otras, tienen como fin o resultado cometer alguno o algunos de los delitos siguientes, serán sancionadas por ese solo hecho, como miembros de la delincuencia organizada:

I. a IV.

V. Corrupción de personas menores de dieciocho años de edad o de personas que no tienen capacidad para comprender el significado del hecho o de personas que no tienen capacidad para resistirlo, previsto en el artículo 201; pornografía de personas menores de dieciocho años de edad o de personas que no tienen capacidad para comprender el significado del hecho o de personas que no tienen capacidad para resistirlo, previsto en el artículo 202; turismo sexual en contra de personas menores de dieciocho años de edad o de personas que no tienen capacidad para comprender el significado del hecho o de personas que no tienen capacidad para resistirlo, previsto en los artículos 203 y 203 Bis; lenocinio de personas

menores de dieciocho años de edad o de personas que no tienen capacidad para comprender el significado del hecho o de personas que no tienen capacidad para resistirlo, previsto en el artículo 204; asalto, previsto en los artículos 286 y 287; secuestro, previsto en el artículo 366; tráfico de menores o personas que no tiene capacidad para comprender el significado del hecho, previsto en el artículo 366 Ter; y robo de vehículos, previsto en los artículos 376 Bis y 377, **así como lo mandado en la fracción XVII del artículo 381, referente al transporte ferroviario**, del Código Penal Federal, o en las disposiciones correspondientes de las legislaciones penales estatales o del Distrito Federal, y

VI.

Transitorios

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

Segundo. Los juicios que se encuentren en conocimiento de los jueces locales con anterioridad al presente decreto, continuarán de la misma forma hasta su conclusión.

Tercero. Remítase a la Cámara de Senadores para sus efectos constitucionales.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 24 de marzo de 2009.

Diputado Gustavo Fernando Caballero Camargo (rúbrica)