

PROPOSICION CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES A TOMAR LAS MEDIDAS PERTINENTES PARA ESTABLECER QUE EL SEGURO AL CUAL SE ACCEDE POR EL PAGO DE UNA CUOTA O PEAJE EN LAS CARRETERAS CONCESIONADAS DE TODO EL PAÍS CUBRA TAMBIÉN EL USO DE LAS RAMPAS DE EMERGENCIA PARA FRENADO EN CARRETERAS, DISPUESTAS EN ATENCIÓN A LAS NORMAS OFICIALES MEXICANAS APLICABLES.

La que suscribe, **Diputada María del Rocío Corona Nakamura**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México de la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 78 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 58 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, somete a consideración de esta Honorable Comisión Permanente, la presente PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Todos coincidimos en lo imprescindible que es para todas las economías en el mundo lograr y mantener una sincronía y correcto equilibrio entre los requerimientos de infraestructura y servicios con la atención y satisfacción de las necesidades y demandas existentes. Ello porque con la satisfacción de esa condición se logra no solo la eficiencia y prontitud en la atención de los pendientes prevalecientes, sino que también se evitan las acumulaciones de esos pendientes y, a la vez, situaciones como el desaprovechamiento de capacidades instaladas, la generación de retrasos en la cadena de suministros, las pérdidas económicas, el desperdicio de insumos o incluso de capital humano, todo esto condiciones y escenarios que no son nada deseables.

Por ello, debemos estar no solo pendientes, sino también cuidadosos y vigilantes de tener, consolidar y mantener una infraestructura adecuada, desarrollada, actualizada, vigente y siempre fortalecida y provista de una inversión permanente y, si es posible, también creciente. Solo así vamos a poder sentar las bases para el desarrollo y generación de toda la gama de servicios generales, complementarios o auxiliares que encontrarán en esa infraestructura disponible y desarrollada el cauce necesario para generar la dinámica económica, industrial, empresarial, organizacional, o bien, de transporte y comunicación que como sociedad requerimos imprescindiblemente para mejorar y crecer.

En este reto o propósito compartido y en corresponsabilidad entre nuestros gobiernos y la sociedad hay un elemento que siempre ha estado presente como

prioridad y ha sido motivo de un especial interés y seguimiento por todos, me refiero a nuestras carreteras.

La red nacional de carreteras es un elemento imprescindible para nuestro país, nuestra sociedad y nuestra economía en general. Sin el desarrollo, consolidación, crecimiento, mantenimiento y mejoramiento de nuestra red de carreteras es impensable e inconcebible explicar o entender nuestro progreso actual y el impulso de las fortalezas que nos han ofrecido las oportunidades para crecer.

El tema no es para menos, ya que por nuestra red de carreteras no solo nos acercamos como sociedad y nos comunicamos, sino que también nos conectamos, transportamos y comercializamos lo que producimos, entre muchas ventajas más. Nuestra red de carreteras y las condiciones que privan en ella son vitales para el desarrollo nacional.

Actualmente, de acuerdo a las autoridades en la materia, se da cuenta de que la red nacional de caminos de la que disponemos, es decir, la “red pavimentada y la mayor parte de los caminos no pavimentados de México, las vialidades de las localidades urbanas y rurales con las que se conectan, vías fluviales y marítimas donde se transbordaban vehículos y, adicionalmente, servicios de interconexión de transporte como aeropuertos, puertos, estaciones de ferrocarril, aduanas, puentes, túneles, sitios de esparcimiento y recreativos, sitios de interés para el turismo, entre otros”¹, es, para nuestra fortuna y gracias a grandes esfuerzos pasados y actuales, significativa.

Específicamente, se señala que para finales del año 2021 contábamos con un total de 175 mil 526 kilómetros de carreteras pavimentadas; 50 mil 743 kilómetros de carreteras federales; 102 mil 715 kilómetros de carreteras estatales; 22 mil 67 kilómetros de carreteras municipales o particulares; 10 mil 845 kilómetros de carreteras de cuota con sus mil 298 respectivas plazas de cobro; 80 mil 301 kilómetros de vialidades urbanas e infraestructura de enlace; 529 mil 358 kilómetros de caminos no pavimentados y, finalmente, 21 mil 936 kilómetros de veredas en todo el país.²

Todo lo anterior nos arroja una longitud total de nuestra red nacional de carreteras, de acuerdo a las autoridades correspondientes, de 807 mil 121 kilómetros disponibles a lo largo y ancho de nuestro territorio.³

¹ <https://www.gob.mx/imt/acciones-y-programas/red-nacional-de-caminos>

² <https://www.gob.mx/imt/acciones-y-programas/red-nacional-de-caminos>

³ <https://www.gob.mx/imt/acciones-y-programas/red-nacional-de-caminos>

Como podemos ver, toda esta longitud representa y engloba muchos años de inversión, esfuerzo y cuidado para mejorar, mantener y ampliar nuestras carreteras o caminos disponibles para bien común.

De hecho, este espíritu de crecimiento y mejoramiento de nuestras carreteras y caminos a nivel nacional y local permanece vigente y actual entre nuestras autoridades y también dentro de la exigencia permanente en la población en su conjunto.

Basta mencionar como muestra de lo anterior que, hasta la fecha, el crecimiento de nuestra red de carreteras se procura que sea una constante y tan solo entre el año 2020 y 2021 se reporta por parte de las autoridades encargadas un incremento de nuestra red nacional de caminos de al menos 4 mil 701 kilómetros, de los cuales 746 son carreteras pavimentadas y 2 mil 13 kilómetros corresponden a caminos rurales.⁴

Como podemos darnos cuenta con la información anterior, mantener una red de caminos y carreteras funcional, actualizada y creciente ha sido un reto permanente en nuestro país, lo cual es imprescindible para toda intención de desarrollo y mejoramiento de nuestra situación.

De la mano de este reto, y desarrollándose a la par con el mismo nivel de trascendencia e importancia, encontramos una condición igualmente imprescindible sobre este tema tan importante como el mismo crecimiento y mejoramiento de nuestras carreteras. Me refiero al tema de la seguridad que debe prevalecer en las carreteras, caminos y veredas pavimentadas o no pavimentadas con las que afortunadamente contamos.

El asunto de la seguridad no es para menos ni tampoco se puede asumir como irrelevante.

Como muestra de lo anterior basta mencionar que, de acuerdo a la información proporcionada por un sitio especializado respecto al tema de seguridad vial, se reportaba para finales del año 2021 que nuestro país, preocupantemente, ocupaba el tercer lugar en toda América Latina como la nación con la mayor cantidad de muertes por accidentes viales.⁵

En este punto es obligado hacer una precisión específica sobre los accidentes en nuestras carreteras, porque es en ellas donde se concentran la mayor cantidad de accidentes y la mayor siniestralidad y pérdida de vidas humanas como también de pérdidas económicas y materiales.

⁴ <https://www.gob.mx/imt/acciones-y-programas/red-nacional-de-caminos>

⁵ <http://seguros-inbursa.com.mx/blog/causas-principales-de-accidentes-en-carreteras-en-mexico/>

De hecho, es tan relevante este factor que el mismo sitio citado anteriormente hace referencia a que las principales causas de accidentes en nuestras carreteras son las fallas mecánicas, el conducir bajo influencia del alcohol, la fatiga o el sueño, es decir, manejar durante muchas horas seguidas o en horarios nocturnos, el uso del teléfono móvil y, finalmente, el exceso de velocidad.⁶

En estas seis principales causas de accidentes anteriormente descritas encontramos la justificación para la instalación de rampas de frenado en nuestras carreteras.

El tema de seguridad a la hora de circular en nuestras carreteras no es nuevo y siempre ha estado vigente en nuestra conciencia social y en el actuar de nuestros gobiernos, tan es así que incluso en la Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 127 se establece la obligación de parte de los concesionarios de las carreteras y también de los permisionarios de servicios públicos de transporte que circulen por ellas de proteger a los viajeros y sus pertenencias.

Así lo expresa textualmente el artículo referido:

“Artículo 127.- Los concesionarios o permisionarios de servicios públicos de transporte de pasajeros en vías generales de comunicación, o de la explotación de las mismas, están obligados a proteger a los viajeros y sus pertenencias de los riesgos que puedan sufrir con motivo de la prestación del servicio y a los usuarios de la vía por el uso de las mismas. La protección que al efecto se establezca, deberá ser suficiente para cubrir cualquier responsabilidad objetiva del concesionario o permisionario y amparará los daños y perjuicios causados al viajero en su persona o en su equipaje o demás objetos de su propiedad o posesión, que se registren desde que aborden hasta que desciendan del vehículo, o al usuario de la vía durante el trayecto de la misma...”⁷

Derivado de este requerimiento obligado e irrenunciable por parte de nuestras autoridades para los concesionarios de las carreteras bajo esta modalidad, es decir, las llamadas carreteras de cuota, cobraron una especial relevancia las rampas de emergencia para frenado.

Lo anterior porque su utilidad, funcionalidad y disponibilidad es imprescindible para salvaguardar la integridad y seguridad de todos los que circulan en las carreteras del país y para evitar o reducir un percance, o bien, mitigar su siniestralidad.

⁶ <http://seguros-inbursa.com.mx/blog/causas-principales-de-accidentes-en-carreteras-en-mexico/>

⁷ <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LVGC.pdf>

Por ello y en atención a su relevancia para salvar vidas y evitar pérdidas económicas y materiales ante percances muchas veces imprevistos en los que se involucran los vehículos que transitan por nuestras carreteras, las autoridades en el año 2016 expedieron una nueva Norma Oficial Mexicana en la materia, la NOM-036-SCT2-2016, la cual fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 3 de octubre.

Esta norma señala en su justificación lo siguiente:

“es necesario establecer los requisitos generales que se han de considerar para el diseño y construcción de las rampas de emergencia para frenado, también conocidas como rampas de escape o de emergencia, con el propósito de proteger a los vehículos que, por fallas mecánicas, principalmente en sus sistemas de frenos, pudieran quedar fuera de control en tramos de carreteras con fuertes pendientes descendentes y prolongadas.

*Que en el caso de la Norma Oficial Mexicana en cita, se contemplan la definición y utilización de los elementos que conforman dichas rampas y del señalamiento horizontal y vertical que requieren, elementos que constituyen un sistema que tiene por objeto disipar la energía cinética de los vehículos mencionados, desacelerándolos en forma controlada y segura, mediante el uso de materiales granulares sueltos y aprovechando, en su caso, la acción de la gravedad. Se incluyen también los lineamientos y las especificaciones que han de considerarse para el diseño y construcción de esas rampas, así como las características que deben tener los materiales que se utilicen para su construcción”.*⁸

Asimismo, en su texto especifica como su objetivo el “establecer los criterios generales que han de considerarse para el diseño y construcción de las rampas de emergencia para frenado (RE) en carreteras”.⁹

Finalmente, como su campo de acción se establece que es “de aplicación obligatoria en todas las carreteras que tengan tramos con pendientes descendentes continuas y prolongadas con características tales que puedan propiciar accidentes fatales causados por vehículos que queden fuera de control por fallas mecánicas, principalmente en sus sistemas de frenos, en los términos que señala el Capítulo 5 de esta Norma”.¹⁰

⁸ https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5455432&fecha=03/10/2016#gsc.tab=0

⁹ https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5455432&fecha=03/10/2016#gsc.tab=0

¹⁰ https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5455432&fecha=03/10/2016#gsc.tab=0

Afortunadamente y gracias a lo adecuado y pertinente de esta Norma y su probada eficiencia para regular las rampas de frenado o emergencia en nuestras carreteras con pendientes descendentes continuas y prolongadas se han podido salvar muchas vidas y disminuir al mínimo muchas pérdidas económicas y materiales por igual.

Ello porque, como se ha señalado en diversos medios, es gracias a que están diseñadas para “desacelerar, de forma segura, los vehículos que presenten fallas en el sistema de frenos y de esta manera evitar una gran cantidad de accidentes”.¹¹

Esto es así porque tienen “una cama de frenado compuesta por grava, gravilla, arena y algunos otros materiales granulados con una profundidad de hasta un metro para que, cuando un vehículo no se puede detener debido a alguna falla mecánica, se desvía de la carretera a la rampa de frenado y los materiales granulados hacen que las llantas se detengan”.¹²

Sin embargo, hay un problema que está afectando su eficiencia y el principal motivo de su instalación que es el salvar vidas, ofrecer seguridad a quienes transitan por estas carreteras y además reducir daños y pérdidas para los conductores y vehículos que se enfrentan ante una emergencia o falla mecánica. El problema que se está presentando es que su uso tiene un costo y además ese costo es desproporcionada e injustificadamente elevado.

Se sabe que este costo a pagar por su uso refleja o está constituido por dos factores y la combinación de ambos, por un lado, el peso del vehículo y las toneladas de carga en caso de ser autotransporte de carga o pasajeros y, en segundo lugar, lo que dictamine y establezca Caminos y Puentes Federales, pero en la práctica, lo anterior parece no aplicar, no ser respetado, o bien, solo simulado, porque cuando alguien usa una rampa de frenado o de emergencia se da cuenta y se enfrenta a la necesidad de solventar un costo desproporcionado por su uso. Un costo que llega a un monto que no está regulado, ni estandarizado y generalmente es un costo arbitrario y que resulta muchas veces más elevado que la prima a pagar de un seguro particular por daños a terceros o incluso que rebasa por mucho el costo de cubrir la totalidad del daño creado a la unidad o por la pérdida de la carga.

Por si lo anterior no fuera suficiente, además, si uno se encuentra en la imposibilidad económica para solventar ese costo se viene encima un problema legal y jurídico por el cual puede uno terminar en la cárcel y obviamente también representa un costo económico para la persona y para toda su familia.

¹¹ <https://www.milenio.com/estados/rampas-de-frenado-que-son-y-como-funcionan>

¹² <https://www.milenio.com/estados/rampas-de-frenado-que-son-y-como-funcionan>

Por eso, lamentable y paradójicamente, podemos afirmar que hoy en México hacer uso de una rampa de frenado de emergencia para salvar tu vida, preservar la integridad y el patrimonio es también una desgracia.

Lo anterior es inconcebible y no debe de ser tolerado, más aún tratándose de carreteras concesionadas o de cuota, en donde la ley les obliga a proteger a sus usuarios como se señaló en párrafos anteriores, lo que conlleva como obligación la instalación de la infraestructura requerida para la circulación con seguridad y en ello están incluidas las rampas de frenado de emergencia.

Además, no podemos omitir que ya se está pagando una cuota establecida que debe comprender el costo del seguro para circular con las garantías necesarias por las carreteras concesionadas.

Así lo establece claramente el artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, al señalar lo siguiente:

“Artículo 127.- Los concesionarios o permisionarios de servicios públicos de transporte de pasajeros en vías generales de comunicación, o de la explotación de las mismas, están obligados a proteger a los viajeros y sus pertenencias de los riesgos que puedan sufrir con motivo de la prestación del servicio y a los usuarios de la vía por el uso de las mismas. La protección que al efecto se establezca, deberá ser suficiente para cubrir cualquier responsabilidad objetiva del concesionario o permisionario y amparará los daños y perjuicios causados al viajero en su persona o en su equipaje o demás objetos de su propiedad o posesión, que se registren desde que aborden hasta que desciendan del vehículo, o al usuario de la vía durante el trayecto de la misma.

La protección de referencia podrán efectuarla los concesionarios o permisionarios por medio de un contrato de seguro o mediante la constitución de un fondo de garantía sujeto al cumplimiento de los requisitos, modalidades y disposiciones que en cada caso dicte la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, quien vigilará que se cubran los riesgos relativos.

Las empresas y personas físicas autorizadas por los gobiernos de los Estados y del Distrito Federal para operar el transporte público de pasajeros sólo podrán prestar el servicio y transitar en las vías de jurisdicción federal en los términos de esta Ley, si previamente han garantizado su responsabilidad por los riesgos que puedan sufrir los viajeros que transporten.

El monto de la prima del seguro o la cantidad que deba destinarse a la constitución del fondo de garantía según el caso, quedarán comprendidos dentro del importe de las tarifas...”.¹³

Por eso, está completamente injustificado el cobro adicional y desorbitante que se hace actualmente cuando alguien usa una de esas rampas de frenado de emergencia.

El permitir esta situación ha sido muy lamentable y nos ha expuesto a graves accidentes con pérdidas lamentables de vidas y elevadas pérdidas económicas y materiales también.

Muchas veces un operador o conductor consciente de esta situación referente al pago excesivo y desproporcionado por el uso de una rampa de frenado o emergencia, a pesar de requerir su utilización, prefiere frenar su marcha a través de un accidente que si estará cubierto por el seguro tanto de la carretera como por el particular con el que cuente para amparar los daños a terceros.

Pareciera que sale más barato pagar una vida, una fianza o una prima por pérdida total que cubrir el costo económico, burocrático y legal por hacer uso de una rampa de frenado de emergencia.

Lo anterior es vergonzoso, porque si de verdad queremos incidir favorablemente en la seguridad que debe haber en nuestras carreteras concesionadas, el uso de las rampas de frenado de emergencia no puede tener un costo adicional y mucho menos exorbitante.

Es por esto que considero necesario realizar un exhorto a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes a tomar las medidas pertinentes para establecer que el seguro al que se accede por el pago de una cuota o peaje en las carreteras concesionadas del país cubra también el uso de las rampas de emergencia para frenado en carreteras, dispuestas en atención a las normas oficiales mexicanas aplicables.

En otras palabras, el pago de la cuota realizado debe cubrir y amparar el uso de esas rampas de frenado de emergencia.

No podemos permitir que no sea así, no podemos consentir que cualquier persona que se vea ante una emergencia o falla mecánica de su vehículo, sea cual sea, prefiera exponer su integridad, su vida y su patrimonio, así como el de terceras personas antes que hacer uso de una rampa de frenado de emergencia por el costo económico que le representa.

¹³ <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LVGC.pdf>

Quienes integramos esta Soberanía debemos asumir la responsabilidad de aquilatar el bien común por encima de la ganancia de particulares, la salvaguarda de la vida por encima de la preservación del negocio y la seguridad vial por encima de la rentabilidad económica.

Por lo anteriormente expuesto, someto a la consideración del pleno de la Comisión Permanente el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO. La Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes a tomar las medidas pertinentes para establecer que el seguro al cual se accede por el pago de una cuota o peaje en las carreteras concesionadas de todo el país cubra también el uso de las rampas de emergencia para frenado en carreteras, dispuestas en atención a las normas oficiales mexicanas aplicables.

Dado en el Salón de Sesiones del Senado de la República, sede la Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión, a los 8 días del mes de agosto de 2023.

SUSCRIBE



MARÍA DEL ROCÍO CORONA NAKAMURA
DIPUTADA FEDERAL INTEGRANTE DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE
MÉXICO