



“2024, Año del Bicentenario de la Instauración del Senado de la República y del Sesquicentenario de su Restauración en México”

SENADO DE LA REPÚBLICA DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN LXVI LEGISLATURA

La que suscribe, **Senadora María del Rocío Corona Nakamura**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXVI Legislatura de la Cámara de Senadores, de conformidad con lo previsto en los artículos 71, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 8, numeral 1, fracción I, 164 y 169 del Reglamento del Senado de la República, somete a la consideración de esta Soberanía, la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN Y REFORMAN DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL.**, con base en la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Sin duda alguna, es imprescindible para toda economía en el mundo, la correcta sincronía y armonización entre los requerimientos técnicos, la infraestructura y los servicios requeridos, para la satisfacción de las necesidades. Con ello se logra, no solo la eficiencia y rapidez requerida en la actualidad, sino también la eliminación de capacidades instaladas desaprovechadas, que pueden generar tanto retrasos, como a la vez, pérdidas económicas, de insumos o incluso de capital humano, escenarios que para nada son deseables.

Es así, que contar con una infraestructura sólida, desarrollada y actualizada, fortalecida por una inversión constante y en la medida de lo posible creciente, se vuelve un reto formidable tanto para los gobiernos como, para la sociedad en su conjunto.

A la par de lo anterior, se debe de tener una capacidad suficiente y adecuada, de generación y disposición de servicios tanto generales, complementarios o auxiliares, que, valiéndose de la infraestructura instalada y disponible, den cause y el engranaje correcto, a la dinámica económica, industrial, empresarial, organizacional o bien, de transporte y comunicación entre otras más. Y en estos dos imprescindibles requerimientos, cualquier esfuerzo por mejorarlos y preservarlos, no es menor, por el contrario es sumamente valioso.





“2024, Año del Bicentenario de la Instauración del Senado de la República y del Sesquicentenario de su Restauración en México”

De manera inversa, si en algún elemento requerido hay una falla, carencia o insuficiencia ya sea menor o mayor, permanente o coyuntural, directa o indirecta; esto afectará irremediablemente el correcto funcionamiento, aplicación, sincronía y operación de los subsecuentes requerimientos económicos referidos y ante ello, el costo no solo en materia económica o monetaria será sumamente desproporcionado, sino también lo serán las afectaciones y consecuencias estructurales en el corto, mediano y largo plazo.

Estas situaciones la experiencia nos ha mostrado crudamente, que tienden a concebir o propiciar desequilibrios económicos, estancamientos en el crecimiento, o incluso, tienen la capacidad para generar y detonar crisis económicas generacionales. Es por ello, que cuidar todos y cada uno de los factores que forman parte del engranaje en materia económica, es sumamente importante e imprescindible; por parte tanto de gobierno como de sociedad.

Y nuestro país no es excepción de lo anterior; e incluso hemos sido tanto testigos como ejemplo, de las dos caras de la moneda; es decir, el crecimiento detonado por la correcta inversión, funcionamiento y cuidado de los elementos tanto micro como macroeconómicos, y desafortunadamente también, de crisis recurrentes, desequilibrios económicos y estancamientos o recesiones económicas de diferentes magnitudes.

En este orden de ideas, hay un sector sumamente indispensable, en este conjunto y engranaje de nuestra economía que, es el objetivo particular de la presente iniciativa que someto a consideración.

Es un sector pionero, testigo de todas nuestras etapas de desarrollo, crecimiento e incluso aprendizaje y descalabro económico, que ha tenido sus buenos tiempos, pero en el balance y la perspectiva que ofrece la visión a través del tiempo, nos hemos dado cuenta que los malos tiempos que ha tenido, han sido y siguen siendo más y mayores.

Porque ha sido presa de la baja inversión, del desinterés y el desentendimiento tanto público como privado e incluso ha sido depositario de señalamientos y prejuicios por parte de la sociedad en su conjunto, debido a las situaciones de inseguridad en las que se ha visto involucrado.





“2024, Año del Bicentenario de la Instauración del Senado de la República y del Sesquicentenario de su Restauración en México”

Me refiero a nuestro sector de servicios de autotransporte federal.

De conformidad a lo establecido en el artículo 33 de nuestra Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, los servicios de autotransporte federal tienen 3 clasificaciones, siendo estas las siguientes:

Artículo 33.- Los servicios de autotransporte federal, serán los siguientes:

- I. De pasajeros;*
- II. De turismo; y*
- III. De carga. ¹*

Servicios de autotransporte que para y en nuestra economía es indiscutible la importancia y la aportación a nuestro desarrollo y nuestras finanzas, de este sector. El autotransporte federal ya sea de pasajeros, turismo o bien de carga; en nuestro país, es fundamental e incluso asumido correctamente como de seguridad nacional. Ha sido un sector que, a pesar de todas las contras, todas las trabas, desentendimientos o desinterés, se ha ido abriendo paso al grado de consolidarse y crecer para nuestra fortuna y bien común. De ahí que su crecimiento no solo sea vertiginoso, sino también permanente por la necesidad de sus servicios.

Por ejemplo, en cuanto al autotransporte de pasajeros y de turismo, basta mencionar que de acuerdo a información oficial “más del 97% de pasajeros a nivel nacional se moviliza a través de este medio de transporte, el cual también impulsa el turismo y desarrollo de nuestra nación”².

Gracias a ello se reconoce que el autotransporte federal de pasajeros y turismo no solo es motor para la economía nacional, sino también nos ofrece “nuevas tecnologías, calidad, seguridad, eficiencia, mejores servicios, conciencia con el medio ambiente y generación de empleo para más de un millón y medio de trabajadores”.³

¹ https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/27_011220.pdf

² <https://www.gob.mx/sct/articulos/el-autotransporte-federal-un-motor-para-la-economia-nacional>

³ <https://www.gob.mx/sct/articulos/el-autotransporte-federal-un-motor-para-la-economia-nacional>





“2024, Año del Bicentenario de la Instauration del Senado de la República y del Sesquicentenario de su Restauración en México”

Ahora bien, en lo que respecta al autotransporte federal de carga, los resultados son también excelentes y abundare un poco más en ellos, ya que el objeto particular de la presente iniciativa que someto a consideración, es precisamente relativo al servicio de autotransporte federal de carga. La aportación del autotransporte federal de carga a nuestro país ha sido insuperable.

Al respecto se puede señalar que en los últimos años este sector ha tenido un crecimiento de sus empresas prestadoras de sus servicios a tasas anuales entre el 10 y 16% en fechas recientes, incluso en esta época de pandemia.⁴ En este comportamiento que no es nuevo, destaca por ejemplo el crecimiento del 13.3% que del 2016 al año 2017, registró este sector, para contar así con un total de 25,720 empresas prestando servicios de autotransporte.⁵

Con ello, nuestro país tuvo la capacidad de movilizar tanto al interior como al exterior, las más de 550 mil toneladas de productos y mercancías, de las que se tiene registro, para sostener con esto tasas de crecimiento de al menos 2% en materia de capacidad de transporte y movilización para todo el territorio y nuestro beneficio.⁶

Lo anterior fue posible gracias a que contamos de acuerdo a datos oficiales para el cierre del año 2021, con una disponibilidad efectiva de al menos 606,090 unidades motrices y al menos 594,443 unidades de arrastre.⁷ De estas unidades, tenemos que del 100%, el 50.5% son unidades motrices y el restante 49.5% son unidades de arrastre.⁸

En lo que respecta a nuestros permisionarios de autotransporte de carga, tenemos en materia de autotransporte de carga general a 196,091 permisionarios y en autotransporte de carga especializada a 14,301 permisionarios; de estos podemos

⁴ <https://t21.com.mx/terrestre/2022/01/14/autotransporte-tiene-posibilidad-crecer-aun-desaceleracion-economia>

⁵ <https://t21.com.mx/terrestre/2022/01/14/autotransporte-tiene-posibilidad-crecer-aun-desaceleracion-economia>

⁶ <https://t21.com.mx/terrestre/2022/01/14/autotransporte-tiene-posibilidad-crecer-aun-desaceleracion-economia>

⁷ <https://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/estadistica/2021/>

⁸ <https://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/estadistica/2021/>





“2024, Año del Bicentenario de la Instauración del Senado de la República y del Sesquicentenario de su Restauración en México”

establecer que el 15% son personas morales y el 85% restante se trata de personas físicas.⁹

En el mismo orden de ideas tenemos que en materia de la estructura empresarial de este sector, contamos con al menos 191,550 empresas de las cuales el 81.2% son consideradas hombre - camión, es decir cuentan con entre 1 a 5 vehículos, posteriormente un 16.1% son empresas pequeñas con entre 6 a 30 vehículos, después un 2.1% de empresas medianas con entre 31 a 100 vehículos y por último un 0.6% de empresas consideradas grandes con más de 100 vehículos.¹⁰

En total nos estamos refiriendo a 1 millón 201 mil 053 vehículos al servicio del autotransporte de carga en nuestro país para el cierre del año 2021.¹¹ Como podemos ver, es un sector imprescindible, cuya dimensión es garantía y muestra de ello.

Un sector que moviliza al menos 534 mil 469 toneladas de productos a lo largo y ancho de todo nuestro territorio.¹² De estas mercancías de acuerdo a información oficial, tenemos que al menos el 64% del total de las mercancías de exportación y cuando menos el 51% del total de las mercancías de importación, se movilizan por medio del sector de autotransporte de carga.¹³

Derivado de ello, nuestras arcas nacionales, es decir nuestro país recibe directamente por concepto de derechos y aprovechamientos de este sector, un total de 735, 278,109.50 millones de pesos, siendo del total de estos un 80% de esta captación de ingresos por vía de derechos y el 20% restante por vía de aprovechamientos.¹⁴

Con toda la información anteriormente descrita podemos darnos cuenta de la importancia de nuestro sector de autotransporte de carga federal. Sin embargo, muy desafortunadamente y a pesar o quizás hasta en contra de toda su importancia,

⁹ <https://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/estadistica/2021/>

¹⁰ <https://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/estadistica/2021/>

¹¹ <https://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/estadistica/2021/>

¹² <https://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/estadistica/2021/>

¹³ <https://canacar.com.mx/general/publican-inegi-canacar-documento-conociendo-a-la-industria-del-autotransporte-carga/>

¹⁴ <https://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/estadistica/2021/>





“2024, Año del Bicentenario de la Instauración del Senado de la República y del Sesquicentenario de su Restauración en México”

preponderancia, relevancia y aportación; el sector del autotransporte federal de carga en nuestro país ha sufrido y sigue padeciendo de carencias y pendientes.

Algunos incluso hasta históricos que, por lamentables y condenables intereses, no se han atendido debidamente o han sido pospuestos, pero que irremediamente se han convertido ya, en urgentes e incluso hasta amenazantes para su seguridad y viabilidad tanto en el presente como en el futuro.

De entre todas estas omisiones, hay una que ha generado no solo controversia o expectativa, sino también ha generado accidentes desafortunados e incluso mortales. Me refiero a las consecuencias, por el consentimiento o tolerancia de la circulación a lo largo y ancho de nuestras vías generales de comunicación, de vehículos de autotransporte federal de carga llamados de doble remolque.

Vehículos que muchas veces no cuentan con las condiciones físico-mecánicas requeridas para su circulación segura, aunado a ello tenemos el error humano y finalmente, tenemos la sobrecarga. Si bien en el artículo 35 de nuestra Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal se establece la obligatoriedad de la verificación técnica de las condiciones físicas y mecánicas de las unidades de autotransporte federal, como lo podemos ver en la siguiente redacción:

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

Las empresas que cuenten con los elementos técnicos conforme a la norma oficial mexicana respectiva, podrán ellas mismas realizar la verificación técnica de sus vehículos.”¹⁵

Así como también en el mismo ordenamiento anteriormente citado pero en su artículo 39 se establece la obligatoriedad del servicio de autotransporte federal de

¹⁵ https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/27_011220.pdf





“2024, Año del Bicentenario de la Instauración del Senado de la República y del Sesquicentenario de su Restauración en México”

cumplir con las condiciones de peso y dimensiones entre otras más, de acuerdo al a siguiente redacción:

Artículo 39.- Los vehículos destinados al servicio de autotransporte federal y privado de pasajeros, turismo y carga, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones, así como con los límites de velocidad en los términos que establezcan los reglamentos respectivos. Asimismo, están obligados a contar con dispositivos de control gráficos o electrónicos de velocidad máxima.¹⁶

Por igual en el artículo 70, se establece la autoridad correspondiente y encargada de inspeccionar, verificar y vigilar que se cumpla lo señalado en la misma materia de pesos y dimensiones, de acuerdo a la siguiente redacción:

“Artículo 70. La Secretaría tendrá a su cargo la inspección, verificación y vigilancia de los caminos y puentes, así como de los servicios de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado, en sus aspectos técnicos y normativos, para garantizar el cumplimiento de esta Ley, sus reglamentos y las normas oficiales mexicanas que expida de acuerdo con la misma. Para tal efecto, podrá requerir en cualquier tiempo a los concesionarios y permisionarios informes con los datos técnicos, administrativos, financieros y estadísticos, que permitan a la Secretaría conocer la forma de operar y explotar los caminos, puentes, los servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares.

La Secretaría inspeccionará o verificará en centros fijos de verificación de peso y dimensiones, que tanto el autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que operen en los caminos y puentes, cumplen con las disposiciones sobre pesos, dimensiones y capacidad de los vehículos, de acuerdo con lo establecido en las normas oficiales mexicanas respectivas. Lo anterior sin perjuicio de las atribuciones que tiene conferidas la Secretaría de Seguridad Pública en la materia, cuando los vehículos circulen en los caminos y puentes.

¹⁶ https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/27_011220.pdf





“2024, Año del Bicentenario de la Instauración del Senado de la República y del Sesquicentenario de su Restauración en México”

Para los efectos del presente artículo, la Secretaría podrá comisionar a servidores públicos a su servicio, quienes, en su caso, impondrán las sanciones respectivas.

La Secretaría podrá autorizar a terceros para que lleven a cabo verificaciones de acuerdo con lo establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.”¹⁷

La realidad es que todo lo anterior, no se cumple y mucho peor, no se hace cumplir tanto por las autoridades correspondientes como también por la sociedad en general.

El tema no es nuevo y por ello se ha convertido en un problema muy grave.

Un ejemplo de la gravedad que ha escalado este problema en el autotransporte federal de carga, como mencioné anteriormente, lo podemos encontrar específicamente, en el llamado doble remolque. El tema del doble remolque en nuestro país, se ha convertido en un grave problema descaradamente evadido, gracias al desinterés y la complicidad de gobiernos pasados.

Por eso, el doble remolque ya representa también, un verdadero y peligroso problema de seguridad pública, con dos aristas bien definidas. Por un lado, tenemos las implicaciones de elevada inseguridad para los operadores de estas unidades vehiculares con doble remolque y a la vez, de las mercancías o productos que están transportando.

Ello, por lo siguiente.

Se tiene el registro de que en nuestro país, están circulando al menos de manera debidamente autorizada; es decir sin considerar todos los casos de vehículos de doble remolque que están operando y prestando sus servicios de manera ilegal y clandestina gracias a la corrupción instalada y heredada por gobiernos pasados, al menos 594,443 unidades de arrastre.¹⁸

Pero a pesar de que estamos hablando de un número significativo y creciente de vehículos de doble remolque circulando en el país, que multiplica en sí mismo los

¹⁷ https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/27_011220.pdf

¹⁸ <https://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/estadistica/2021/>





“2024, Año del Bicentenario de la Instauración del Senado de la República y del Sesquicentenario de su Restauración en México”

factores de riesgo; el problema más grave y urgente radica en que nos estamos refiriendo a unidades obsoletas o bien, en malas o deplorables condiciones tanto físicas como mecánicas.

Tomando en base cifras disponibles y ofrecidas por el mismo sector, tenemos el diagnóstico de que, al menos el 7 de cada 10 de todos los vehículos utilizados para el autotransporte de carga en nuestro país, son calificados y considerados como obsoletos.¹⁹

Adicionalmente tenemos que la antigüedad promedio de la flota vehicular de carga en nuestro país es de 19 años, pero hay registro de unidades con una antigüedad de entre 38 y 50 años.²⁰

Si ese dato de por sí ya preocupante, alarmante y relevante, se ve potencializado si tomamos en cuenta que no se respeta en nuestro país lo establecido en materia de pesos y dimensiones de estas unidades, es decir, no se respeta la carga máxima permitida, que de por sí, ya es peligrosamente elevada.

De entrada, somos uno de los países en todo el mundo que tolera y permite los mayores límites máximos de carga, ya que de acuerdo a las últimas reformas realizadas a la NOM- 012, se permite una carga máxima para los doble remolque de 66.5 toneladas de carga, misma que puede ser excedida hasta las 83.4 toneladas.²¹

Nos estamos refiriendo a una carga máxima permitida de 83.4 toneladas para un doble remolque circulando en nuestro país, peso que es de los mayores peligrosamente permitidos, en casi todo el mundo.

Pero cabe destacar que ese no es el peso total del doble remolque, porque ese es el peso únicamente de la carga; a ese peso para que tengamos el total, hay que sumarle además las 30.4 toneladas de peso de la unidad vehicular; es decir en nuestro país tenemos circulando, gracias a una evidente omisión y complicidad por

¹⁹ <https://www.elfinanciero.com.mx/transporte-y-movilidad/2021/05/19/padece-mexico-de-flota-vehicular-de-carga-obsoleta/>

²⁰ <https://www.elfinanciero.com.mx/transporte-y-movilidad/2021/05/19/padece-mexico-de-flota-vehicular-de-carga-obsoleta/>

²¹ https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5508944&fecha=26/12/2017#gsc.tab=0





“2024, Año del Bicentenario de la Instauration del Senado de la República y del Sesquicentenario de su Restauración en México”

parte de las autoridades pasadas, a vehículos de doble remolque que pesan en total y cuando menos 113 toneladas, asumiendo que las empresas respeten la carga máxima permitida, lo cual con certeza intuimos todos, no es así.

Con estas cifras, nos colocamos peligrosamente, muy lejos de los estándares de seguridad establecidos en el mundo en materia de carga máxima permitida para estas unidades de carga, de hecho medios especializados nos ubican en el quinto lugar con el peso máximo permitido para este tipo de vehículos.²²

Por ejemplo, en Estados Unidos, el peso máximo permitido estándar es de 36 toneladas para cargas indivisibles, aunque algunos estados permiten hasta 77 toneladas para unidades con 17 ejes.²³

En Canadá, el límite máximo de carga de estas unidades es de hasta 62.5 toneladas, en Brasil es de 74 toneladas, Paraguay es de 50.7 toneladas, y en Argentina es de entre 60 y 75 toneladas como máximo, con permiso especial.²⁴

En Europa el promedio máximo de carga permitida para estas unidades es de 60 toneladas, pero Finlandia y Suecia permiten un máximo de 76 y 74 toneladas respectivamente.²⁵

Con todo lo anterior, nos queda lo suficientemente claro, por qué en México, tenemos en el doble remolque, a verdaderas maquinas generadoras de accidentes circulando diariamente y poniendo en riesgo la vida de quienes los conducen a pesar de medidas y reglamentaciones respecto a sus frenos, suspensión y límites de velocidad.

Lo anterior está señalado en la NOM-012-SCT-2-2017, que establece que los doble remolque deberán contar con freno auxiliar de motor, sistema antibloqueo para frenos (ABS), suspensión de aire y dispositivo regulador de la velocidad (vehículo gobernado en su velocidad a través de la computadora del motor hasta una velocidad máxima de 80 kilómetros por hora –km/h).²⁶

²² <https://www.tyt.com.mx/nota/estos-son-los-paises-que-permiten-la-circulacion-de-los-doble-remolque>

²³ <https://www.tyt.com.mx/nota/estos-son-los-paises-que-permiten-la-circulacion-de-los-doble-remolque>

²⁴ <https://www.tyt.com.mx/nota/estos-son-los-paises-que-permiten-la-circulacion-de-los-doble-remolque>

²⁵ <https://www.tyt.com.mx/nota/estos-son-los-paises-que-permiten-la-circulacion-de-los-doble-remolque>

²⁶ https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5508944&fecha=26/12/2017#gsc.tab=0





“2024, Año del Bicentenario de la Instauración del Senado de la República y del Sesquicentenario de su Restauración en México”

Pero como hemos visto, estas medidas han sido inservibles.

Ahora bien, en el mismo orden de ideas, tenemos la segunda arista que coloca al doble remolque como un urgente y grave problema de seguridad. Si la excesiva carga máxima permitida, las deplorables condiciones físico-mecánicas de las unidades y un parque vehicular obsoleto no fueran suficientes; tenemos el factor humano.

Este factor, nos pone en riesgo a todos los ciudadanos que transitamos diariamente al lado y junto a los camiones de uno o de doble remolque en todas nuestras carreteras. Ha sido factor determinante y causante, de accidentes viales con un elevado número de vidas de inocentes, pérdidas.

Lo anterior por lo siguiente, tenemos por un lado la presencia invariable del error humano en la conducción, que se ve potencializado en nuestro país por situaciones como la nula o escasa capacitación de los operadores, desgastantes jornadas de conducción carentes además del debido descanso, consumo habitual durante la conducción de alcohol o sustancias prohibidas y la presencia de operadores de doble remolque con licencias expedidas y vigentes, obtenidas por la corrupción, es decir, sin el cumplimiento y atención de los mínimos requisitos para su obtención.

Como se puede apreciar, ya no solo está en riesgo la vida de los operadores, ni la integridad de las mercancías.

También está en peligro latente, la vida de todos los usuarios de las carreteras del país, que nos crucemos en el camino de un vehículo de autotransporte federal de carga ya sea de uno o de doble remolque, que viene excesivamente sobrecargado, o bien, descompuesto, con fallas estructurales o quizás, sin un operador competente o al menos conduciendo, en sus cinco sentidos.

Finalmente, las cifras de la conjunción de estos factores han convertido nuestras carreteras en verdaderas tumbas. Las cifras que tenemos en materia de accidentes sustentan lo anterior. Para iniciar, en nuestro país se reporta que los accidentes de





“2024, Año del Bicentenario de la Instauración del Senado de la República y del Sesquicentenario de su Restauración en México”

tránsito son la principal causa de defunción para las personas de entre 15 y 29 años de edad.²⁷

Asimismo, se reporta que durante el año 2021 en nuestras carreteras federales libres de peaje, se registraron 15 mil 20 colisiones que dejaron un saldo de 3 mil 298 fallecidos en el lugar del siniestro y 8 mil 217 lesionados.²⁸

Finalmente, se da cuenta que de acuerdo a información del Instituto Mexicano del Transporte (IMT) que en el 69% de los casos en los que un camión articulado participó en un accidente, fue responsable del mismo.²⁹

Además de acuerdo a la misma información, este tipo de unidades son las terceras en número de más víctimas, tanto lesionadas como fallecidas, en accidentes carreteros, solo por debajo de los vehículos ligeros y las bicicletas.³⁰

Por eso, necesitamos urgentemente hacer algo al respecto en materia de autotransporte de doble remolque o doblemente articulado.

Como podemos ver estamos ante una seria amenaza no solo para este sector en su conjunto, sino también para todos los usuarios que compartimos carreteras federales con estas unidades.

Día a día, nuestra realidad nos muestra que en nuestro país la reglamentación establecida para garantizar condiciones seguras de pesos y dimensiones en nuestras unidades de autotransporte federal de carga en todo nuestro territorio no se cumple, no se hace cumplir, no se sanciona su incumplimiento, no se vigila y no se garantiza, pero lo más preocupante es que todo esto ha demostrado no servir para el caso particular de las unidades doblemente articuladas o bien, de doble remolque.

²⁷ <https://www.milenio.com/negocios/sict-fortalecera-acciones-reducir-accidentes-carreteras>

²⁸ <https://www.milenio.com/negocios/sict-fortalecera-acciones-reducir-accidentes-carreteras>

²⁹ <https://www.tyt.com.mx/nota/vehiculos-pesados-de-carga-aumentan-su-participacion-en-accidentes-carreteros>

³⁰ <https://www.tyt.com.mx/nota/vehiculos-pesados-de-carga-aumentan-su-participacion-en-accidentes-carreteros>





“2024, Año del Bicentenario de la Instauración del Senado de la República y del Sesquicentenario de su Restauración en México”

Esa situación no podemos seguir permitiéndola ni tolerándola, así como tampoco podemos seguir cruzados de brazos o disimular su atención. Debemos garantizar la mayor seguridad para nuestras carreteras, sus ocupantes y las mercancías que transitan o movilizan por ellas.

Para el efecto, propongo adicionar un artículo 50 Bis a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal para prohibir la circulación en vías generales de comunicación de vehículos de autotransporte de carga con dos o más remolques o semirremolques, con excepción de los vehículos de autotransporte de carga al servicio concesionado de dependencias o paraestatales del Gobierno Federal.

Esta reforma no puede ser vista bajo la óptica de beneficios y costos económicos, esta reforma versa únicamente en materia de seguridad de todos. Y en lo anterior, no podemos ni vacilar, ni mucho menos titubear.

Quienes integramos esta Cámara de Senadoras y Senadores, no podemos ni debemos evadir la responsabilidad que tenemos, en materia de ofrecer las mejores y mayores condiciones de seguridad para todos los ciudadanos en todas nuestras carreteras del país, así como también de nuestro sector de autotransporte federal de carga en todo nuestro territorio.

Ni tampoco debemos ser omisos, en la responsabilidad que también tenemos, en el esfuerzo de revestir a nuestro sector de autotransporte federal de carga, de la intachable reputación, la merecida rentabilidad y las condiciones de seguridad que merece y le corresponden.

Todos, desde nuestra economía, el sector del autotransporte federal de carga, los operadores y sus familias y quienes transitamos por las carreteras del país, necesitamos, requerimos y queremos, unidades de transporte de carga eficientes y a la vez, completamente seguras. Y en este propósito, el doble remolque debe quedar fuera, porque este no es el camino a seguir, no podemos continuar bajo la óptica de la eficiencia por encima de la seguridad.

La brecha nueva, está trazada y en el presente cercano y de cara al futuro, el transporte de la gran mayoría de las mercancías en nuestro país será por tren. Solo el tren nos ofrece condiciones inmejorables de eficiencia, carga, rentabilidad y sobre





“2024, Año del Bicentenario de la Instauración del Senado de la República y del Sesquicentenario de su Restauración en México”

todo, seguridad. Ahí está nuestro futuro y sobre todo un gran impulso para nuestro sector de transporte de carga y en general para nuestra economía nacional.

Adicionalmente, esta reforma busca homologar las reformas en materia de unidades de medida y actualización y de denominación de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, a saber:

1. El 27 de enero de 2016 se reformó la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos para establecer que el salario mínimo no podrá ser utilizado como índice, unidad, base, medida o referencia para fines ajenos a su naturaleza. Incorpora la obligación del Congreso de la Unión para emitir la legislación reglamentaria que determine el valor de la Unidad de Medida y Actualización. Si bien esta reforma en sus artículos transitorios, establece que a la fecha de entrada en vigor del Decreto, todas las menciones al salario mínimo como unidad de cuenta, índice, base, medida o referencia para determinar la cuantía de las obligaciones y supuestos previstos en las leyes federales, estatales, del Distrito Federal, así como en cualquier disposición jurídica que emane de todas las anteriores, se entenderán referidas a la Unidad de Medida y Actualización. Es fundamental que las Leyes se modifiquen para armonizarlas al decreto Constitucional. Modificando para ello los artículos 66, 74 y 74 Bis de la misma Ley.
2. El pasado 20 de octubre de 2021, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, reforma a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, para modificar la denominación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, debido a las nuevas atribuciones y obligaciones de dicha dependencia. Razón que nos exige actualizar en la Ley el nombre de la Dependencia, modificando para ello la fracción VI del artículo 2o. de la Ley.

En atención a lo anteriormente expuesto, fundado y motivado, someto a consideración de este Honorable Pleno la siguiente iniciativa, con proyecto de:

DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN Y REFORMAN DIVERSOS ARTÍCULOS DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL.

ARTÍCULO ÚNICO.- Se *adiciona un artículo 50 Bis*; y se *reforman* la fracción VI del artículo 2, la fracción V del 66, las fracciones I, II, III, IV y V y el penúltimo párrafo del artículo 74 y las fracciones I, II y III del artículo 74 Bis, de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:





“2024, Año del Bicentenario de la Instauración del Senado de la República y del Sesquicentenario de su Restauración en México”

Artículo 20.- ...

I. a V. ...

VI. Secretaría: La Secretaría de **Infraestructura**, Comunicaciones y Transportes.

VII. a XVI. ...

Artículo 50 Bis.- Está prohibida, la circulación en vías generales de comunicación de vehículos de autotransporte de carga con dos o más remolques o semirremolques, conforme a las normas oficiales mexicanas.

Los vehículos de autotransporte de carga con servicios de utilidad pública para dependencias o paraestatales del Gobierno Federal, quedan exentos de la disposición señalada en el párrafo anterior, conforme a los lineamientos que establezca la Secretaría.

Artículo 66.- ...

I. a IV. ...

V. Cuando el usuario del servicio no declare el valor de la mercancía, la responsabilidad quedará limitada a la cantidad equivalente a 15 veces **la Unidad de Medida y Actualización**, por tonelada o la parte proporcional que corresponda tratándose de embarques de menor peso.

Artículo 74. ...

I. Aplicar tarifas superiores a las que en su caso se autoricen, con multa de cien a quinientas **veces la Unidad de Medida y Actualización**;

II. Destruir, inutilizar, apagar, quitar o cambiar una señal establecida para la seguridad de las vías generales de comunicación terrestres o medios de autotransporte que en ellas operan, con multa de cien a quinientas **veces la Unidad de Medida y Actualización**;





“2024, Año del Bicentenario de la Instauración del Senado de la República y del Sesquicentenario de su Restauración en México”

III. Colocar intencionalmente señales con ánimo de ocasionar daño a vehículos en circulación, con multa de cien a quinientas **veces la Unidad de Medida y Actualización**;

IV. Incumplir con cualquiera de las disposiciones en materia de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado, con multa de hasta quinientas **veces la Unidad de Medida y Actualización**, y

V. Cualquier otra infracción a lo previsto en la presente Ley o a los ordenamientos que de ella se deriven, con multa de hasta mil **veces la Unidad de Medida y Actualización**.

...

Para los efectos del presente capítulo, **la multa se calculará conforme al monto de la Unidad de Medida y Actualización**, al momento de cometerse la infracción.

...

Artículo 74 Bis. ...

I. Por infracciones a la presente Ley y reglamentos que de ella se deriven en materia de tránsito, multa de hasta doscientas **veces la Unidad de Medida y Actualización**, y

II. Por conducir vehículos en caminos y puentes federales que no cuenten con un contrato de un seguro que garantice daños a terceros con multa de veinte a cuarenta **veces la Unidad de Medida y Actualización**.

...

III. Cualquier otra infracción a las disposiciones de esta Ley y los ordenamientos que de ella se deriven para la operación de los servicios de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado cuando circulen en la zona terrestre de las vías generales de comunicación, con multa de hasta quinientas **veces la Unidad de Medida y Actualización**.

...

...

...





“2024, Año del Bicentenario de la Instauración del Senado de la República y del Sesquicentenario de su Restauración en México”

Transitorios

PRIMERO.- La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO.- La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, contará con un plazo de 180 días a la publicación del presente Decreto para realizar las adecuaciones a las normas y lineamientos correspondientes.

TERCERO.- Los vehículos de autotransporte de carga con dos o más remolques o semirremolques que actualmente recorren los caminos federales, dejarán de circular en su totalidad el 31 de diciembre de 2026, de conformidad con los lineamientos que emita la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

Salón de Sesiones de la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión, a los 12 días del mes de noviembre del 2024.

SUSCRIBE

**SENADORA MARÍA DEL ROCÍO CORONA NAKAMURA
GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE
ECOLOGISTA DE MÉXICO**

