

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN, POR EL QUE LA COMISIÓN PERMANENTE SOLICITA A LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, UN INFORME PORMENORIZADO SOBRE LOS CONTROLES PARA VIGILAR EL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS OFICIALES MEXICANAS QUE REGULAN EL AUTOTRANSPORTE FEDERAL, A CARGO DEL DIPUTADO JOSÉ RAMÓN MARTEL LÓPEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI.

Con fundamento en el artículo 79, numerales 1, fracción II, y 2, fracciones III y IV del Reglamento de la Cámara de Diputados y demás disposiciones reglamentarias y normativas correspondientes, se somete a consideración del Pleno la presente Proposición con Punto de Acuerdo, con carácter de obvia y urgente resolución, al tenor de las siguientes

CONSIDERACIONES

- 12 de abril. Kilómetro 41 de la carretera México-Toluca, 5 estudiantes, un profesor y un particular muertos; 33 estudiantes lesionados.
- 20 de abril. Tramo Álamo-Potrero del Llano, carretera federal Tuxpan-Tampico. 43 trabajadores agrícolas muertos y 27 lesionados.
- 20 de julio. Puente de Chapalilla-Tequepexpan, carretera federal 15, Compostela, Nayarit. 26 turistas muertos y 27 lesionados.

Expresamos nuestra honda consternación por este triste accidente; nuestras condolencias y solidaridad con los familiares y amigos de las víctimas, provenientes de Chihuahua, que iban con rumbo a las playas de Guayabitos a pasar unos días de descanso y diversión, pero que en el camino, al desbarrancarse el camión en el que viajaban, encontraron el fin de sus días.

163 víctimas: 76 mortales y 87 lesionadas. Tres accidentes en carreteras federales, en menos de 4 meses.

Además de concitar nuestro profundo pesar, este último accidente, nos llama la atención y mueve a cuestionar sobre la responsabilidad de las autoridades encargadas de regular el autotransporte de pasajeros, de turismo y de carga en caminos federales.

Tenemos muy presente que los accidentes ocurridos en abril pasado, en Toluca y Veracruz, tuvieron que ver con el desprendimiento de un contenedor de un tráiler de doble remolque, en el primer caso, y de la plataforma de un camión de carga, en el segundo.

En el accidente de Veracruz, fue evidente que el sobrecupo con el que viajaba el camión que transportaba a los trabajadores agrícolas, contribuyó en gran medida a la magnitud de la tragedia. Igual que ha sucedido esta vez en Nayarit, siendo que el permiso de circulación para ese tipo de autobuses permite un máximo 45 personas, el camión siniestrado se desplazaba con más de 50.

Recordamos que el 27 de abril pasado, con motivo de los aciagos sucesos acaecidos en ese mes, la Secretaría anunció, a través de sendo comunicado, la puesta en marcha de medidas para fortalecer la regulación y supervisión del autotransporte federal.

Entonces, se enunciaron 8 puntos: dos, relativos al requisito del certificado de condiciones físico mecánicas, uno sobre el otorgamiento de permisos de conectividad, otro sobre la contratación de 60 inspectores y la instalación de 25 básculas adicionales, uno para suspender el artículo segundo transitorio de la NOM-012-SCT-2-2008 que autorizaba temporalmente transportar peso adicional al máximo permitido en los camiones de carga doblemente articulados, uno más para establecer que ese tipo de camiones deban circular con un comprobante del peso de la carga que transportan; otro para promover la firma de convenios con la Secretaría de Seguridad Pública, las Entidades Federativas y los Gobiernos Municipales, para armonizar la regulación y fortalecer la supervisión de los camiones; y uno más, finalmente, para incorporar a la Universidad Nacional Autónoma de México y al Instituto Politécnico Nacional, en la evaluación de la Norma Oficial Mexicana NOM 12. [1]

Efectivamente, el anuncio de estas medidas, significó, al menos en apariencia, la atención de los problemas que quedaron al descubierto tras los accidentes; sin embargo, con excepción de la contratación de inspectores, la adquisición de básculas y la incorporación de la UNAM y del Politécnico a la revisión de la evaluación de la NOM 12, **no hay aspectos que no estuvieran ya considerados en los mandatos que por ley son responsabilidad de la Secretaría.**

Digno de subrayarse, por el significado de lo que deja de decirse, el hecho de que en su comunicado, la SCT “reitera que la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y su Reglamento, establecen que es **obligación de los autotransportistas** contar con vehículos en óptimas condiciones de operación, con conductores aptos y capacitados para operar los mismos; así como cumplir con las condiciones de peso, dimensiones y capacidad conforme a la normatividad aplicable”.

En su comunicado, la Secretaría omitió señalar sus propias responsabilidades; **no menciona que en los mismos ordenamientos que invoca, se establece que le corresponde la atribución y facultades plenas para hacer efectivas tales obligaciones.**

Claramente la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal establece que es atribución de la SCT la de otorgar concesiones y permisos; vigilar su cumplimiento, verificar e inspeccionar que los servicios de autotransporte, cumplan con los aspectos técnicos y normativos correspondientes.

El artículo 70 de la ley mandata que *“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.”*

En apoyo de estas disposiciones, tanto la ley como el Reglamento, remiten a los contenidos específicos de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, a la NOM-068-SCT-2-2000 [2] y la NOM-012-SCT-2-2008, particularmente.

Existe pues la obligación y el instrumental normativo para contar con un sistema de control efectivo. Lo que no parece haber, es la capacidad por parte de la SCT, de crear un sistema de supervisión que haga cumplir las normas.

En nuestro país ocurren anualmente cerca de 30 mil accidentes en carreteras federales, de los cuales el 17 por ciento está relacionado con vehículos de carga y el 33 por ciento están involucrados automotores con más de 10 años de antigüedad.

Los accidentes, lamentablemente, no son el único problema en que se pone de relieve la carencia de control.

Existe también el transporte turístico “pirata”, el cual está afectando a transportistas legalmente constituidos de los estados de Chiapas, Veracruz, Yucatán y Quintana Roo, quienes han advertido sobre este asunto.

¿Qué decir de la insuficiencia en la aplicación de exámenes toxicológicos a transportistas cuando la propia Secretaría reconoció que en el periodo enero-marzo solo fueron examinados 7 mil 890 transportistas, llegando con ello apenas al 20% de la meta programada?

Recordemos finalmente que la problemática del transporte de pasajeros, turístico y de carga, tiene implicaciones no solamente en el ámbito de la seguridad personal de los viajeros sino también un fuerte impacto en el comercio de bienes y servicios y en general, en la actividad económica que se despliega a todo lo ancho y largo del territorio nacional. Todo lo cual, hace necesaria una revisión exhaustiva en la materia.

En ese tenor y por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a la consideración de esta Soberanía el siguiente

PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO. La Comisión Permanente del Congreso de la Unión, solicita a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, remita a esta Soberanía un informe pormenorizado sobre los controles para vigilar el estricto cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas que regulan el autotransporte federal en todas sus modalidades; así como las acciones que en su caso esté realizando, para su aplicación en coordinación con la Policía Federal de Caminos y las autoridades locales, principalmente en lo tocante a las disposiciones que regulan el cupo de pasajeros, permisos y condiciones mecánicas del transporte.

Dado en el Salón de Sesiones de la Comisión Permanente, 25 de julio de 2012

DIPUTADO JOSÉ RAMÓN MARTEL LÓPEZ

[1] NORMA Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008, 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.

[2] NOM-068-SCT-2-2000, establece las especificaciones físico-mecánica para limitar el tránsito de vehículos que prestan el Servicio de Autotransporte Federal de Pasaje, Turismo, Carga y Transporte Privado, en caminos y puentes de jurisdicción federal dentro de los Estados Unidos Mexicanos, así como los procedimientos de inspección y verificación para determinar dichas limitaciones