

QUE REFORMA EL ARTÍCULO 5o. DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, A CARGO DE LA DIPUTADA XITLALIC CEJA GARCÍA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

La que suscribe, Xitlalic Ceja García, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXIII Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 55, fracción II, del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; y 77, numerales 1 y 2, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración del pleno de esta asamblea iniciativa con proyecto de decreto que adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Exposición de Motivos

El autotransporte federal de carga en México ha constituido un factor estratégico para el desarrollo económico, además de un modo de integración nacional; el autotransporte sobresale entre los diferentes modos de transporte existentes en México, ya que moviliza cerca de 84 por ciento de la carga doméstica que se traslada por tierra y 83 de la carga de comercio exterior.

La flota vehicular del autotransporte federal tan sólo en 2007 fue de 556 mil 150 unidades, de las cuales 55.7 por ciento eran unidades motrices y 44.3 de arrastre. Del total de la flota vehicular, 483 mil 172 unidades se utilizaron para el manejo de carga general y 72 mil 978 para especializada. Ello indica que 87 por ciento del total de la carga movida por este modo de transporte, es carga general, y 13 por ciento es carga especializada; entre los tipos de carga especializada se encuentran: materiales peligrosos, automóviles sin rodar, fondos y valores, grúas para arrastre y vehículos voluminosos.

Estos tipos y cantidades de carga son movidos en más de 378 mil 923 kilómetros de superficie carretera existente en México.

La importancia del autotransporte se sustenta fundamentalmente en su alto grado de encadenamiento económico, proporcionando así, servicios a todos los sectores productivos de México; este tipo de transporte ha llegado a ser el modo dominante en los movimientos terrestres de mercancías con la caída del uso del ferrocarril, por cuya razón, podemos decir que el autotransporte federal de carga, constituye un elemento esencial además de insustituible para el constante crecimiento de la economía.

Los transportistas y administradores de la red carretera guían su conducta por los peajes, normas, regulaciones e impuestos al combustible.

La imagen enriquecida del sistema de autotransporte de carga, permite identificar las variables numéricas para medir el desempeño de los componentes de dicho sistema; existen tres principales elementos en el sistema de transporte de carga: los transportistas, el planificador y el administrador de la infraestructura vial; estos elementos, están ligados mediante variables que pueden ser controladas en impactos directos; así, los impactos del transportista son: el costo del transporte, el tiempo de viaje y el nivel de servicio de la carretera; los impactos del planificador son: el costo de las reparaciones y el ingreso por multas; a su vez, el transportista decide sobre: el factor de la carga, la elección de la ruta y el planeador decide sobre: el peaje, el subsidio a cuotas, las multas por sobrepeso y los límites de pesos, dimensiones y velocidades; en cuanto a la infraestructura carretera le impacta: el daño al camino, el congestionamiento, y los programas de conservación.

Si bien el transporte de carga abona al desarrollo económico del país es de suma importancia hablar de los problemas viales, accidentes de tránsito así como los problemas de medio ambiente que estos acarrearán y por lo cual debemos tomar medidas para aminorarlos.

Por tanto, es necesario evocar el tema de seguridad vial pues es cada vez más necesario en todos los niveles y en todos los ámbitos, debido al creciente número de accidentes tanto en zonas urbanas y suburbanas como en carreteras de altas y bajas especificaciones.

Actualmente, México enfrenta importantes retos en materia de seguridad vial que impone nuevas tareas y asignaturas a todo el sistema de diseño, implementación y evaluación de políticas públicas en la materia.

Hoy, el mejoramiento de la seguridad vial es un aspecto prioritario en la planeación y acción del gobierno, cuyo objetivo primordial es desarrollar medidas de seguridad que nos ayuden a proteger y conservar la vida humana.

México se sumó a la iniciativa del Decenio de Acción para la Seguridad Vial, organizado por la Organización de las Naciones Unidas, con la meta de que en 10 años se reduzca a la mitad el número de muertes y de discapacidades por accidentes viales en el mundo.

La Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020 fue suscrita por la SCT y la Secretaría de Salud y publicada en el Diario Oficial de la Federación el 6 de junio de 2011, teniendo como objetivo general reducir en 50 por ciento las muertes, así como reducir al máximo posible las lesiones y discapacidades por accidentes de tránsito en el país.

Lamentablemente, el nuestro se encuentra entre los 10 países donde ocurre el mayor número de muertes por accidentes de tránsito. Alrededor de 16 mil decesos al año, según las estadísticas oficiales, pero el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes estima que, debido al subregistro de información, la cifra asciende en realidad a unas 24 mil muertes.

En efecto, los camiones pesados son causantes de importantes siniestros con resultados de muerte y lesiones, y un factor de riesgo permanente para peatones y otros vehículos menores, particularmente cuando circulan en zonas urbanas y suburbanas.

Uno de los mayores conflictos que genera el transporte de carga es el entorpecimiento del flujo vehicular debido a su lentitud, a la invasión de carriles de alta velocidad y a las maniobras de carga y descarga en vialidades secundarias y hasta en primarias.

El autotransporte de carga usualmente es impulsado por motores de diésel, responsables de los mayores efectos en el ambiente, pues generan emisiones como óxido de nitrógeno, partículas suspendidas, monóxido de carbono, hidrocarburos y dióxido de azufre.

A escala internacional, si se toma como referencia Europa, 85 por ciento de la carga se transporta por carretera, 7 por ferrocarril y 6 por vía fluvial-marítima, mientras que en Estados Unidos 40 por ciento se mueve por ferrocarril, 35 por carretera y 20 por vía fluvial-marítima.

En México, la mayor parte de la carga se transporta por vías terrestres, los cuales constituyen la fuente generadora del mayor número de emisiones contaminantes.

Con esta iniciativa se pretende incentivar al transporte de carga para que utilice las autopistas en horarios nocturnos, otorgándoles tarifas especiales, lo que disminuirá, el riesgo de accidentes en las zonas urbanas y semiurbanas, la contaminación ambiental por emisiones y por ruido, trayendo consigo un beneficio tangible para la movilidad.

Disminuir el costo del peaje en horarios nocturnos, permitirá que el aforo vehicular se incremente y que se eleve la competitividad en el transporte de mercancías.

En México, la red de autopistas, igual que en otros países que cuentan con sistemas de carreteras de cuota, ofrece a los usuarios ahorros en tiempos de recorrido, consumo de combustibles y desgastes de vehículos, sin lugar a dudas es una alternativa segura y eficiente para el transporte de carga.

Conforme al artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes está facultada para establecer las bases generales de regulación tarifaria.

Por lo expuesto me permito someter a consideración del pleno de la Cámara de Diputados, de la LXIII Legislatura, la presente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se adiciona un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

Único. Se **adiciona** un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 5o. ...

I. a VII. ...

VIII. Establecer las bases generales de regulación tarifaria.

Las motocicletas deberán pagar 50 por ciento del peaje que paguen los automóviles; y

Se deberán considerar tarifas especiales nocturnas para el autotransporte de carga.

Transitorio

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

Notas

http://www.inegi.org.mx/prod_serv/contenidos/espanol/bviniegi/productos/integracion/pais/aepef/2014/702825063986.pdf

<http://www.jornada.unam.mx/2013/03/25/sociedad/041n1soc>

<http://www.conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Obse>

[rvatorio/3erInforme_Ver_ImpresionWeb.](#)

<http://www.lapolicia.ca.com/nota-roja/en-2013-3315-accidentes-del-transporte-de-carga/> <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/competitividad-del-autotransporte/estrategia-nacional-de-seguridad-vial-2011-2020/>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 29 de marzo de 2016.

Diputada Xitlalic Ceja García (rúbrica)