

# **INICIATIVA QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 70 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y 40 DE LA LEY DE PUERTOS, A CARGO DEL DIPUTADO FRANCISCO JAVIER BORREGO ADAME, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA**

El suscrito, diputado federal Francisco Javier Borrego Adame, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXIV Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 3, numeral 1, fracción IX; 6, numeral 1, fracción I; y 77 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía, la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 70, último párrafo, de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, y se adiciona una fracción XIII al artículo 40 de la Ley de Puertos, en materia de verificación de pesos y dimensiones, al tenor de lo siguiente:

## **Exposición de Motivos**

**1.** Una de las principales causas de accidentes carreteros, son el autotransporte federal de carga, debido al sobre peso, dimensiones y condiciones en las que circulan; para ello, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) tiene la obligación de vigilar, verificar e inspeccionar que los caminos y puentes, así como los servicios de autotransporte y sus servicios auxiliares, cumplan con los aspectos técnicos y normativos correspondientes. En materia de pesos y dimensiones se realiza a través de centros fijos de verificación y en puntos automatizados de control de peso y dimensiones.

Sin embargo, los puntos de revisión no son suficientes y el índice de siniestralidad y pérdidas de vidas humanas ha ido en aumento, ello debido muchas veces también, a la falta de verificación e inspección incluso desde los recintos portuarios, donde se verifica en los procesos de embarque el peso y la carga con la que va a circular el autotransporte, pero como las Administraciones Portuarias Integrales -encargadas de llevar a cabo dichos procedimientos- no están autorizadas para verificar que transportistas y usuarios respeten el peso y dimensiones máximos autorizados por tipo de vehículo y camino por donde vayan a circular, no pueden exigir o hacer mayores esfuerzos para que se cumpla con la obligación y responsabilidad de la SCT, más sin embargo si estaría en condiciones de dar un informe o reporte nombre del operador, licencia de manejo, camión marca y matrícula, ruta así como de la carta porte a el centro (de la SCT), más próximo de la entidad, para que las autoridades competentes tengan ya conocimiento de ello.

Lo anterior, conlleva a que desde los recintos portuarios dónde convergen distintas autoridades desde la SCT, la Policía Federal, autoridades Hacendarias, Portuarias, etcétera. Se permita la inobservancia de la Normatividad en materia de pesos y dimensiones.

**2.** Por ello, con esta iniciativa se busca que la SCT instruya a las Administraciones Portuarias Integrales - quienes cuentan con el equipo de básculas y mediciones, lo que no generará ningún gasto o inversión adicional- lleven a cabo verificaciones que garantice el cumplimiento del peso y dimensiones máximos que establece la Normatividad aplicable en todo embarque transportado – que abarque todo tipo de carga- por cada tipo de vehículo y camino en donde circulen.

Lo anterior, redundará en beneficio de la seguridad de los usuarios de las carreteras federales, en el mantenimiento de la infraestructura carretera, y de los propios usuarios y auto transportistas al evitarse mayores multas en los caminos por donde circulen y, sobre todo, en el cumplimiento de la Ley.

**3.** Por lo anteriormente expuesto es que **considero**

**Primero.** En marzo de 2010 la Asamblea General de las Naciones Unidas, a través de su resolución 64/255, proclamó al periodo 2011-2020 como el “Decenio de Acción para la Seguridad Vial”, con el objetivo general

de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial.<sup>1</sup>

Para tal efecto los Estados miembros debían presentar un plan nacional para el decenio, en el cual se involucraría a la sociedad civil, las empresas y los líderes comunitarios a garantizar que sus acciones produzcan mejoras auténticas, que en estos momentos actuales derivado de la creación de la Ley General de Seguridad Vial se llevan a cabo Foros a través de la República Mexicana.

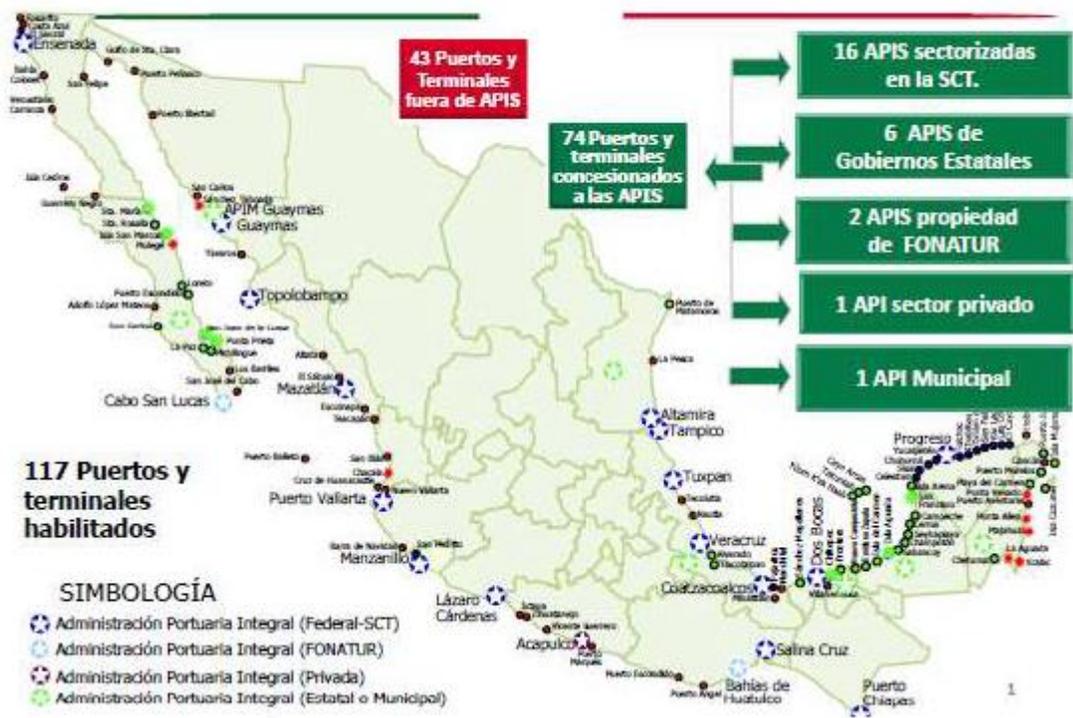
En México, se tiene la percepción y realidad de que la accidentalidad en las vialidades se debe a la debilidad con que se aplican las regulaciones para el control de la velocidad, pesos y dimensiones, conducción bajo efectos de alcohol o drogas, así como el uso del cinturón de seguridad. Uno de los factores de riesgo que influyen en una colisión es la velocidad excesiva o inadecuada, así como el exceso en el peso y las dimensiones del autotransporte de carga, es que a la hora del frenado por su peso y dimensión lo dificulta, por lo tanto, el área de oportunidad para el cumplimiento de la normativa en nuestras carreteras es muy grande, de ahí la importancia de generar mecanismos de vigilancia y control del tránsito más eficaces desde el punto de vista de la prevención de accidentes.

Por ello, la vigilancia y control del peso legal que puede cargar un camión resulta necesario en la prevención de accidentes y cuidado de la infraestructura carretera, pero solo será eficiente si existe un mecanismo de supervisión adecuado. Si no hay una revisión que resulte en consecuencias para el transportista, el límite legal es simplemente indicativo, las Leyes como las Normas solo quedan en buena intención.

Por otro lado, un fenómeno que muestra una tendencia negativa es la capacidad de supervisión de la autoridad como son: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Policía Federal y todas aquellas involucradas en el tránsito vehículos de autotransporte que circulan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal. Ya que son insuficientes los mecanismos hasta ahora implementados.

**Segundo.** Existe una amplia normatividad que regula el control de velocidad, pesos y dimensiones en transporte de carga que transita por las carreteras de jurisdicción federal, incluso se cuentan con más de setenta estaciones de pesaje a nivel nacional en las carreteras para controlar la sobrecarga de los vehículos de carga pesada. Sin embargo, esto no es suficiente, ya que como ejemplo tenemos que esta cantidad es casi la misma que la de las estaciones de inspección de peso en el estado de California en Estados Unidos de América,<sup>2</sup> (un estado que tiene un tercio de la población de México). Lo anterior, se agrava por la falta de infraestructura, capacidad y medios para implementar verdadero control, prevención y sanción a nivel nacional, tal y como vemos en la siguiente tabla:

# Sistema Portuario Mexicano



La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal establece en su artículo 39, que 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.

Sin duda alguna, está considerado la obligatoriedad por parte del autotransporte federal respecto a la observancia de las disposiciones en materia de pesos y dimensiones, y la facultad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en la vigilancia en el cumplimiento de dicha normatividad.

**Tercero.** Es obligación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, acorde con el PND- 2019-2024, definir las políticas y promover la regulación que coadyuven al desarrollo seguro y eficiente del transporte y la infraestructura en el país, así como su sano crecimiento en el largo plazo, para lo cual se requiere establecer normas claras que definan las características y especificaciones que deben reunir los vehículos de autotransporte federal y privado, así como los equipos y los servicios conexos, que tiendan a proteger la seguridad de los usuarios y el uso eficiente de las vías generales de comunicación.

Que la regulación del peso y dimensiones de los vehículos que transitan por las carreteras y puentes de jurisdicción federal comprende la atención de diversos temas, como son: la seguridad de todos los usuarios de la infraestructura; el daño a pavimentos y puentes; la competitividad del sector autotransporte y la protección al medio ambiente.

Para ello, la fracción XIII, del artículo 6o. del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes faculta a la C. Subsecretaría de Transporte a expedir Normas Oficiales Mexicanas en el ámbito de su competencia, por lo que se tuvo a bien expedir la siguiente: Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, 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.

Que tiene como objeto prioritario establecer las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y arrastre y salvamento.

Que la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, es de observancia obligatoria y que el incumplimiento a las disposiciones contenidas en la presente Norma, será sancionado conforme a lo dispuesto en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, y demás ordenamientos jurídicos que resulten aplicables y la Secretaría (en este caso la Secretaria de Comunicaciones y Transportes) y la Secretaría de Gobernación a través de la Policía Federal, se coordinarán en la vigilancia del cumplimiento de la presente Norma, en el ámbito de sus respectivas competencias.

Para ello, México tiene uno de los récords más bajos en seguridad carretera entre los países miembro de la OCDE en términos de fallecimientos o lesiones graves per cápita y por vehículo (incluyendo los vehículos de carga ligera). Los vehículos que transportan carga pesada están involucrados en una proporción relativamente menor de accidentes, pero la gran cantidad de vehículos pesados implica que las consecuencias de los accidentes en los que están involucrados son desproporcionalmente graves.<sup>3</sup> La experiencia internacional subraya que se requiere un liderazgo coordinado para hacer mejoras importantes en los resultados de seguridad carretera (ITF, 2008).

Una gran cantidad de instituciones son responsables de la seguridad carretera en México, muchas de las cuales muestran un sólido desempeño en áreas específicas dados los recursos disponibles; sin embargo, la coordinación parece inadecuada ya que se cuenta con una legislación sólida para la implementación, vigilancia, operación y sanciones; pero no es suficiente los esfuerzos hasta ahora dados.

Y así un gran sin número de disposiciones jurídicas para el control de pesos, dimensiones y capacidad en nuestro sistema jurídico nacional.

**Cuarto.** Que la Ley de Puertos tiene como objeto regular puertos, terminales marinas e instalaciones portuarias, así como uso y aprovechamiento y prestación de los servicios portuarios.

En referida ley se contempla a las Administradoras Portuarias Integrales, cuyo objetivo es administrar, supervisar, controlar y promocionar bienes, servicios y actividades dentro del Recinto Portuario.

En este orden de ideas y en atención al interés público, las Administraciones Portuarias integrales (API) cuentan con la tecnología, infraestructura, básculas de pesaje, equipo de medición de dimensiones, así como los medios suficientes y bastantes para coadyuvar con el Estado en la verificación del cumplimiento de las leyes, reglamentos, Normas Oficiales Mexicanas y demás normas de derecho público, pero sabemos de sobra que todo ello no es suficiente, no porque no sea eficaz la tecnología utilizada, sino porque no se aplica las Normas vigentes en dichas basculas de las API.

Por lo anterior es necesario que los particulares y las autoridades concilien sus intereses para aprovechar la infraestructura en terminales portuarias que redunden en beneficio de la población, como lo es la vigilancia en el cumplimiento en materia de pesos y dimensiones, y con ello prevenir y disminuir accidentes carreteros por exceso de pesaje en el autotransporte federal.

Para poder lograr lo anterior, se hace necesario hacer modificaciones al marco regulatorio como un esfuerzo para dar continuidad y viabilidad al proyecto de desarrollo y regulación del transporte carretero en México,

donde se conciba a este sector como un campo moderno, eficiente y útil en lo social y lo económico y sobre todo seguro.

A pesar de que México se trasladó con las reformas portuarias de 1993 a un modelo de titularidad, en la práctica la autonomía de las corporaciones portuarias está bastante limitada. Como parte de estas reformas, se le permitió a los puertos una autonomía administrativa y financiera a través de la creación de 16 API federales administradas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, seis estatales, dos por el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR), una API al Sector Privado y una API Municipal.<sup>4</sup>

Sus funciones principales son el manejo y el aprovechamiento de los puertos mexicanos. Sin embargo, las funciones de la autoridad portuaria en cuanto a formulación de políticas, supervisión, concesiones y penalizaciones, le pertenece aún a la SCT, en específico, a la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Las API se encargan de las concesiones otorgadas por la SCT, y a su vez proveen por medio de compañías privadas una variedad de servicios.

Por consecuencia, la SCT tiene la autoridad legal y la facultad de otorgar concesiones, permisos y autorizaciones para la construcción, establecimiento, administración, operación y explotación de obras y bienes en puertos, terminales marítimas e instalaciones portuarias. Para ello, es el órgano descentralizado adecuado para cumplir con los propósitos de otras disposiciones jurídicas aplicables como lo es la Norma Oficial Mexicana y coadyuvar en la implementación de las políticas necesarias para que a través de la Administraciones Portuarias Integrales se cumpla con la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal y la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, 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.

En este sentido, resulta necesario contar con legislaciones nacionales sólidas, que abarquen los temas concernientes al movimiento de mercancías a través de las carreteras de jurisdicción federal en el país que permitan aprovechar los recursos existentes y a la mano, para obtener los fines buscados, como lo es la disminución de la violación a la ley y al reglamento en materia de pesos y dimensiones.

Por lo anteriormente expuesto, someto a consideración de esta asamblea la siguiente iniciativa con proyecto de

**Decreto por el que se reforma el artículo 70 último párrafo de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, y se adiciona una fracción XIII al artículo 40 de la Ley de Puertos**

**Artículo Primero.** Se reforma el artículo 70 último párrafo de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

**Artículo 70. ...**

...

...

La Secretaría **instruirá a las Administraciones Portuarias Integrales para que lleven a cabo verificaciones en materia de pesos y dimensiones y los resultados derivados de la verificación conjuntamente con el nombre del operador, licencia de manejo, camión marca y matrícula, ruta, así como de la carta porte se notificará al centro más próximo de la entidad, y podrá autorizar a terceros de acuerdo con lo establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.**

**Artículo Segundo.** - Se adiciona una fracción XIII al artículo 40 de la Ley de Puertos para quedar como sigue:

**Artículo 40. ...**

**I. al XII. ...**

**XIII. Coadyuvar con la Secretaría a través de básculas de pesaje y equipo de medición de dimensiones, en la verificación que garantice el cumplimiento del peso y dimensiones máximos que establece la NOM correspondiente aplicable en todo embarque transportado por cada tipo de vehículo y camino en donde circulen.**

### **Artículos Transitorios**

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

**Segundo.** La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, contará con 180 días hábiles a partir de la entrada en vigor del presente decreto para adecuar las disposiciones reglamentarias de las leyes respectivas.

### **Notas**

1 Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020, Organización de las Naciones Unidas, consultado en [http://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/spanish.pdf](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf)

2 Existen 65 estaciones de pesaje para inspecciones a un costado de la carretera en el estado de California

[www.coopsareopen.com/california-weigh-stations.html](http://www.coopsareopen.com/california-weigh-stations.html). La ley requiere que los tractocamiones que pasen por una estación abierta se detengan y revisen sus cargas. Las estaciones cierran las rampas de acceso cuando ya están llenas para evitar mayores demoras.

3 Revisión de la regulación del transporte de carga en México. Resumen © OCDE 2017. Consultado el día 23 de noviembre del 2018, PP. 17.

4 Mapas del Sistema Portuario Mexicano, consultado en [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/U\\_DGP/Sistema\\_portuario/SPN.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/U_DGP/Sistema_portuario/SPN.pdf)

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a los veintiséis días del mes de abril del 2019.

Diputado Francisco Javier Borrego Adame (rúbrica)