

INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 39 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, 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 adiciona un segundo y tercer párrafos al artículo 39 a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, al tenor del siguiente:

Exposición de Motivos

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal otorga a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la atribución 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.

La transportación de carga doméstica por tierra representa el 84 por ciento, así como generadora de 2 millones de empleos directos y contribuir con el 6.4 por ciento del Producto Interno Bruto del país, esta modalidad de transporte de mercancía es la más utilizada tanto en México como en Estados Unidos de América y Europa.

De las diversas infracciones federales entre las que más se incurre regularmente es en el **sobrepeso de mercancía y en el exceso de dimensiones del autotransporte federal**, pese a que se cuenta con la Normatividad de Pesos y Medidas y eso representa un mayor peligro y repercute en mayor probabilidad de accidentes carreteros, ahora bien, considerando que el autotransporte sobre pasa la capacidad de peso en un 30 por ciento en promedio, por lo que se requiere, de manera colectiva, hacer un alto en el camino para corregir esta ceguera reglamentaria.

Este tipo de actividad de sobrecarga es aceptada socialmente hasta cierto punto, sin dimensionar los riesgos y daños humanos y materiales que se ocasionan, es bien sabido que un vehículo con sobre carga, no solo ahorra costo en el número de vueltas, aunque se tiene la falsa creencia que economizan hidrocarburo, pero no es así, el daño a mediano y largo plazo a la cinta asfáltica y estructura de los puentes es de alto costo para su mantenimiento y reparación.

Más de 18,000 accidentes en carreteras durante 2013 involucraron a un camión o tractocamión, según el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes. Sin embargo, el movimiento de cargas peligrosas, grandes volúmenes, la alta interacción con vehículos ligeros y el alto tránsito en zonas conurbadas los ha convertido en un factor de riesgo al volante, y más en un país en el que el número de muertos por accidentes de tránsito está cerca de alcanzar las 20,000 muertes por año.

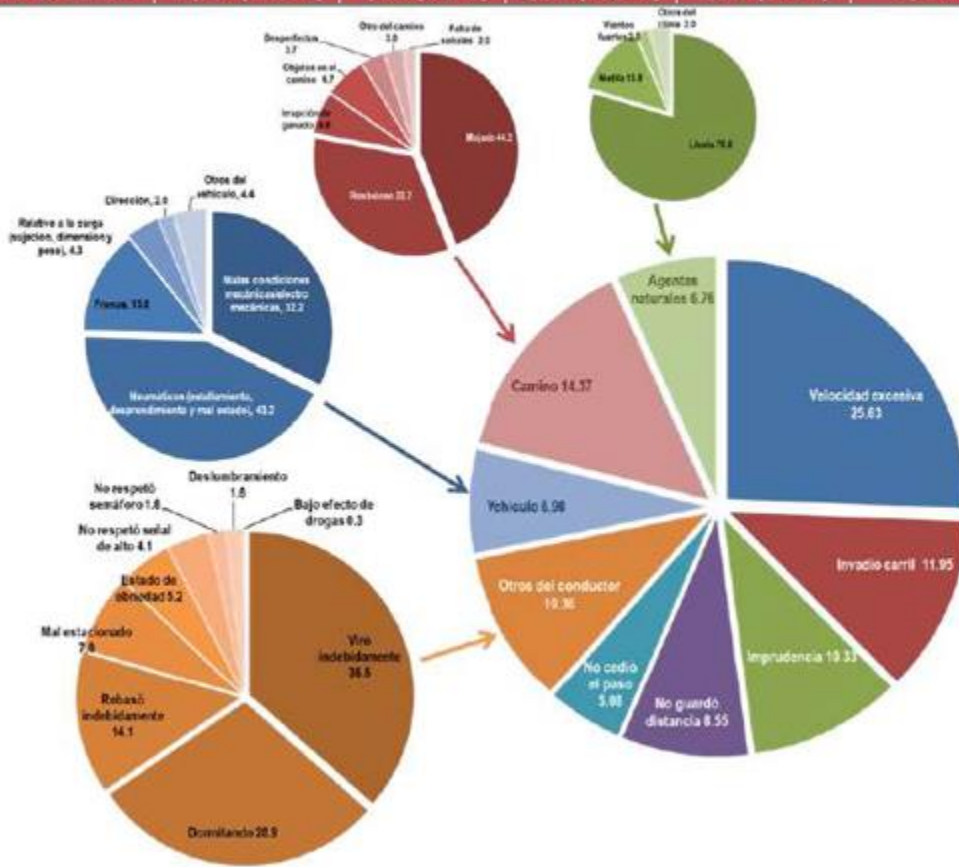
Ahora bien, los más relevante de este tema son los accidentes viales que generan por el sobrepeso en los autotransportes, de acuerdo al Anuario del Instituto Mexicano del Transporte apoyados por la Dirección General de Autotransporte Federal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y con la Policía Federal para la obtención de la base de datos de accidentes registrados por dicha Corporación.

Del número total de accidentes en la escala Nacional las estadísticas nos marcan lo siguiente:

Nacional

11,373 colisiones con datos de causas (95.7%)

Factor	Conductor	Vehículo	Camino	Agente natural	Total
Nº de Causas	11,247 (71.89%)	1,092 (6.98%)	2,248 (14.37%)	1,057 (6.76%)	15,644



En los 11,883 siniestros registrados, participaron 19,388 vehículos (entre los que se incluyen vehículo ligero [11,976], articulado [2,378], camión unitario [1,663], motocicleta [849], doble articulado [1,005], camión de pasajeros [694], bicicleta [86] y otros [737, incluye no identificados, diversos y ferrocarril]). Dentro de la categoría de vehículo ligero, el 73.2 por ciento corresponde a automóviles y el 26.8 por ciento a camionetas pick-up; las camionetas con capacidad superior a 15 personas fueron incluidas en los camiones de pasajeros y representan el 18.3 por ciento de los camiones de pasajeros.

A escala nacional, la distribución porcentual y por tipo de participación —es decir, si fue en calidad de responsable o involucrado—, así como el número de víctimas generadas en dicho siniestro y que no corresponde única y exclusivamente al vehículo en cuestión; por ejemplo: **el 5.2 por ciento de las unidades siniestradas fueron vehículos doble articulados (exceso de dimensión y de peso), de los cuales en el 70 por ciento de los casos fueron responsables de la colisión y en el 30 por ciento restante estuvieron involucrados en una colisión ocasionada por otro vehículo.** Además, el total de víctimas en los accidentes provocados por estos vehículos (318) representa el 2.7 por ciento del total en la esfera nacional.

Ahora bien, enfoquémonos por el tipo de vehículo y participación en coaliciones, las estadísticas de acuerdo a los porcentajes del 2017, son las siguientes:

En los 11,883 siniestros registrados, participaron 19,388 vehículos -entre los que se incluyen vehículo ligero (11,976), articulado (2,378), camión unitario (1,663), motocicleta (849), **doble articulado (1,005)**, camión de pasajeros (694), bicicleta (86) y otros (737, incluye no identificados, diversos y ferrocarril)-. Dentro de la categoría de vehículo ligero, el 73.2 por ciento corresponde a automóviles y el 26.8 por ciento a camionetas

pick-up; las camionetas con capacidad superior a 15 personas fueron incluidas en los camiones de pasajeros y representan el 18.3 por ciento (127) de los camiones de pasajeros.

Ahora bien, en cuanto la media nacional de la participación de los vehículos de carga en colisiones no supera el 26 por ciento; sin embargo, para algunos estados esta participación supera el 35 por ciento; por ejemplo: Nuevo León acumula el 42.9 por ciento (29.04 articulado, 7.04 camión unitario y 6.8 doble articulado); Nayarit 37.3 por ciento (23.4 articulado, 9.8 camión unitario y 4.1 doble articulado), y Coahuila, el 36.6 por ciento (17.7 articulado, 10.2 doble articulado y 8.7 camión unitario). En Coahuila, Colima y Tamaulipas, la participación del doble articulado oscila entre el 10.2 y 12.8 por ciento del total de vehículos siniestrados. La media nacional de la participación de la motocicleta en los siniestros —ya sea como responsable o involucrado— es de 4.4 por ciento, con valores máximos en los estados de Colima (11.1 por ciento), la CDMX (10.6 por ciento) y Yucatán (13.7 por ciento). En el caso de la bicicleta, ésta tiene una participación baja (0.4 por ciento), aunque en Aguascalientes, Quintana Roo y Yucatán excede el 1.3 por ciento. En el ámbito nacional el vehículo ligero es el que concentra el mayor número de víctimas (personas muertas o lesionadas), en calidad de responsables, con 8,168 (69 por ciento) y en segundo orden de importancia con 7.4 por ciento cada uno, se encuentra el camión articulado con 881 y el camión de pasajeros con 875.

La siguiente gráfica muestra la distribución de la flota vehicular siniestrada por tipo de participación y antigüedad en la cual se puede apreciar un alto índice de vehículos articulados y los doblemente articulado.

Antigüedad	Tipo de participación	Vehículo ligero	Articulado	Camión unitario	Motocicleta	Doble articulado	Camión de pasajeros	Total
Menos de 1 año	Responsable	449	89	53	78	93	27	789
	Involucrado	434	61	33	44	41	41	654
	Total	883	150	86	122	134	68	1,443
De 1 a 5 años	Responsable	1,749	408	206	276	320	87	3,046
	Involucrado	1,562	184	159	206	129	113	2,353
	Total	3,311	592	365	482	449	200	5,399
De 6 a 10 años	Responsable	1,200	416	196	65	165	72	2,114
	Involucrado	827	143	96	51	62	70	1,249
	Total	2,027	559	292	116	227	142	3,363
Mayor de 10 años	Responsable	3,862	729	557	55	113	152	5,468
	Involucrado	1,808	299	352	46	70	129	2,704
	Total	5,670	1,028	909	101	183	281	8,172
Sin datos	Responsable	53	42	9	9	8	1	122
	Involucrado	32	7	2	19	4	2	66
	Total	85	49	11	28	12	3	188
Total	Responsable	7,313 61.1%	1,684 70.8%	1,021 61.4%	483 56.9%	699 69.6%	339 48.8%	11,539 62.2%
	Involucrado	4,663 38.9%	694 29.2%	642 38.6%	366 43.1%	306 30.4%	355 51.2%	7,026 37.8%
	Total	11,976	2,378	1,663	849	1,005	694	18,56

Núm.	Carretera Tramo	Clasificación	Núm. de colisiones	Núm. de muertos	Núm. de lesionados	Daños materiales (miles de dólares)
2870	Zacatecas - Durango					
	Zacatecas - Víctor Rosales	ET	30	3	55	121.78
	Víctor Rosales - General Enrique Estrada	C	2	0	0	15.02
	General Enrique Estrada - Ent. Libramiento Fresnillo (La Providencia)	ET	8	1	6	14.38
	Paso por Fresnillo	B	8	0	5	26.23
	Ent. Libramiento Fresnillo (San Isidro) - Ent. La Chicharrona	ET	14	1	15	34.11
	Ent. La Chicharrona - Durango	A	27	12	37	119.27
2870-L1	Libramiento de Víctor Rosales (directo)	ET	3	1	5	10.95
2870-L2	Libramiento Fresnillo (directo)	ET	1	0	0	1.59
2873	Zacatecas - Saltillo					
	Zacatecas - Saltillo	A	125	33	125	617.60
2874	Zacatepec - Oriental					
	Zacatepec - Oriental	D	1	0	1	1.59
2875	Zamora - La Barca					
	Zamora - Briteñas	B	4	0	1	15.07
2877	Zapotlanejo - El Desperdicio (directo)					
	Zapotlanejo - El Desperdicio (directo)	ET	30	17	45	202.48
2880	Zapotlanejo - Guadalajara (directo)					
	Zapotlanejo - Guadalajara (directo)	ET	7	3	2	42.04
2890	Zihuatanejo - La Mira					
	Zihuatanejo - Ent. (Aut. Uruapan - Lázaro Cárdenas)	B	24	9	11	68.96
	Ent. (Aut. Uruapan - Lázaro Cárdenas) - La Orilla	B	10	0	5	17.39
	La Orilla - La Mira	C	3	0	2	6.29
		Total de ET	5,966	1,539	4,385	34,207.2
		Total de A	1,335	316	964	5,794.6
		Total de B	1,630	409	1,430	5,345.7
		Total de C	1,369	317	1,001	4,436.9
		Total de D	749	173	568	2,554.1
		Total de SC	834	167	562	3,827.1
	Total		11,883	2,921	8,910	56,165.6

Ahora bien, el apéndice del “Reglamento sobre el Peso y Dimensiones” contiene un listado de 604 tramos carreteros, los cuales se han clasificado en función de sus características físicas. Dicha clasificación define la operación de la carretera en cuanto al tipo de vehículos que pueden circular por ella. En la siguiente tabla que nos da el total de una larga lista de 19 tablas que para efectos de cifras solo se puso con los totales, desglosa los saldos de siniestralidad para los 536 tramos definidos en el reglamento que registraron colisiones durante 2017. Las primeras tres columnas describen el número, el nombre de la carretera y tramo y la clasificación del tipo de carretera— todos estos datos tomados del reglamento—, las siguientes columnas muestran los saldos de siniestralidad.

Saldos por tramo según el “Reglamento sobre el Peso y Dimensiones”

Cabe mencionar que, en el 2017 la Secretaría de Economía envió a la Comisión Federal de Mejora Regulatoria el Proyecto de Norma Oficial Mexicana (PROY-NOM-198-SCFI-2017) de Instrumentos de medición – sistemas de pesaje y dimensionamiento dinámicos vehicular.

El PROY-NOM consta de 249 artículos o cláusulas, incluyendo tres apéndices (A, B y C). El objetivo es contar con un instrumento que permita nuevos procedimientos de verificación; mediciones precisas del Peso Bruto

Vehicular (PBV) en el autotransporte de carga; una operación efectiva de la NOM-012-SCT-2-2014, que regula los pesos y dimensiones del autotransporte federal.

La presentación de esta norma es condición para lograr hacer la vigilancia de los pesos y dimensiones a través de los arcos de revisión electrónica, ahora denominados “Sistema de Pesaje y Dimensionamiento Dinámico Vehicular”, en vez de las básculas fijas que existen, mismas que no cumplen con su objetivo.

En ese entonces el titular Adrián del Mazo, Director General de Autotransporte Federal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), había anticipado que en el primer trimestre del 2017 se contaría con el primer arco de revisión dinámica de pesos y dimensiones, al referirse sobre los costos de implementación de esta norma precisó que la misma tiene un impacto en más de 806 mil 405 unidades motrices y de arrastre que transitan en los más de 50 mil kilómetros de carreteras que conforman la Red Nacional de Carreteras en México. Al tiempo que tendrá efecto sobre las más de 134 unidades económicas que participan en el autotransporte de carga.

Pero como siempre todo esto queda solo en buenas intenciones porque su aplicación no es visible, no es palpable más sin embargo los accidentes por vehículos con sobrepeso y exceso de dimensión son una realidad a nuestro alrededor y en las estadísticas.

Por otro lado, y conforme al Título Octavo en materia de Sanciones, artículo 74 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, es la facultada por parte del Ejecutivo federal para sancionar cualquier tipo de infracción en las diferentes vías de comunicación en el país y en especial en el sistema carretero, se propone como parte medular de la presente iniciativa lo siguiente.

Derivado de la situación actual, se considera que la inversión para la construcción y puesta en marcha de los Arcos Dinámicos, se invite la participación de la Iniciativa Privada, a efecto de no generar erogación alguna de recursos económicos a cargo del Gobierno Federal, el otorgamiento de la concesión al sector privado de los Arcos de Pesaje Dinámicos tendrá como propósito el de vigilar el cumplimiento de la norma de pesos y dimensiones, siendo el espíritu principal, de la presente iniciativa ya que el objetivo final su aplicación no es con fines de lucro sino de seguridad nacional. Su funcionamiento y aplicación en las carreteras federales es de vital importancia.

La participación e invitación al sector privado, incluidos los concesionarios de carreteras, obtendrán los beneficios que a cambio de la inversión realicen para instalar estratégicamente los arcos dinámicos, el gobierno federal les concederá más concesiones, o bien se les otorgue un porcentaje o contraprestación por las multas que se apliquen a los transportistas que excedan el sobrepeso y exceso de dimensiones o velocidad permitida.

Lo anterior en el marco de la puesta en marcha del esquema promovido por el gobierno federal, relativo a las asociaciones público-privadas, denominado Proyecto de Prestación de Servicio en Carretera (PPS). Con esta innovación se pretende modernizar e impulsar el desarrollo de la infraestructura carretera, aquí se podría integrar el proyecto de la construcción de los Sistema de Pesaje y Dimensionamiento Dinámico Vehicular.

El sentido común de esta iniciativa, es que, con las inversiones contempladas en el proyecto, se tendría menor desgaste en las carreteras, si en ellas no circulan vehículos con sobrepeso. Por consecuencia los inversionistas, también van a tener un beneficio si invierten en esta infraestructura.

El desgaste en carreteras no solo afecta la infraestructura, sino también a los usuarios, como el desgaste en embragues, frenos, amortiguadores, lubricantes, hidrocarburos (mayor contaminación), llantas, carrocería, mayor tiempo de recorrido.

Para el mantenimiento carretero según el último PEF 2018, se considera entre los nueve mil millones de pesos, ¿aquí cabe preguntar? que es más costoso e importante, ajustar el peso y dimensiones de los autotransportistas contemplado en las normas para seguridad de las vidas humanas o estar erogando esas cantidades para el mantenimiento de la red carretera.

Por mencionar un ejemplo que pueda ser representativo de la situación actual del país, en el Estado de Jalisco, solamente se tiene un Centro de Pesaje, operado con tres inspectores, si en promedio circulan ocho mil unidades, es imposible hacer valer y aplicar la Ley en esta materia si se cuenta con la mínima infraestructura y personal disponible.

Es comprensible, ante la falta de Centros de Pesaje, los particulares aprovechan para sobrecargar y transportar más material del permisible, fomentando la corrupción, contrario a uno de los ejes de la actual administración que encabeza en el país, el presidente Andrés Manuel López Obrador. El combate a la corrupción a través de la 4ta. Transformación, está dando ya resultados para erradicarla, ya que México se encuentra contaminado por este terrible mal.

Por lo anteriormente expuesto, se somete a consideración el siguiente proyecto de iniciativa.

Decreto por el que adicionan un segundo y tercer párrafos al artículo 39 a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

Único: Se adiciona un segundo y tercer párrafo al artículo 39 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Artículo 39. ...

Queda estrictamente prohibido al autotransporte de carga circular en la red de carreteras federales, que no cumplan con las normas oficiales mexicanas de peso y dimensiones máximas, conforme a los resultados emitidos de los arcos dinámicos.

Para el cumplimiento del presente artículo, la Secretaría deberá de estar conectada al sistema de información, que reflejen los resultados de la verificación del transporte de carga, operados por los arcos dinámicos al centro local de la Secretaría que le corresponda. Si la verificación no cumple con la normatividad vigente, el centro será el responsable conforme a la Ley, de ejecutar la sanción respectiva.

Transitorio

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

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a los 26 días del mes de abril del 2019.

Diputado Francisco Javier Borrego Adame (rúbrica)