

INICIATIVA QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 50 BIS DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, DEL DIP. CARLOS ELHIER CINTA RODRÍGUEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

Carlos Elhier Cinta Rodríguez, Diputado integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la LXIV Legislatura del Congreso de la Unión, en apego a las facultades y atribuciones conferidas por el artículo 71, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y los artículos 6, numeral 1, fracción I y artículos 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, somete a la consideración de esta H. Asamblea la iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona el artículo 50 Bis de Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, bajo la siguiente:

EXPOSICIÓN DEMOTIVOS

El auto transporte de carga es el principal modo de transporte, en 2018 el 56% de carga nacional se trasladó por este medio. Asimismo, contribuye el 5.6% del PIB y es un importante generador de empleos, ya que, registró más de 2 millones de empleos directos.

Un tema de gran relevancia y de gran polémica es el auto transporte de carga doblemente articulado. Para poder entender el uso del doble remolque se deben considerar 3 vertientes:

- Social
- Seguridad vial
- Económica

Uno de los grandes reclamos de la sociedad hacía los tractocamiones doblemente articulados son los accidentes provocados por ellos; sin embargo, es de destacarse la importancia en el transporte de mercancías que realiza este tipo de vehículos.

De acuerdo al Instituto Mexicano del Transporte existen algunos factores que afectan la estabilidad del vehículo, entre ellos se encuentran los siguientes:

- La altura del centro de gravedad del vehículo;
- **La magnitud y distribución de la carga;**
- La longitud de los remolques;
- **La geometría de la carretera;**
- La velocidad de circulación;
- La habilidad del conductor;
- **El número de articulaciones;**
- El tipo de conexión del segundo remolque, en el caso del doble remolque.

Con el objetivo de entender las medidas realizadas para evitar accidentes, es necesario considerar lo estipulado en el artículo 39 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal:

“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.”

Igualmente, la Norma Oficial Mexicana Nom-012-SCT-2-2017 tiene por objeto 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.

Dentro de la Norma Oficial Mexicana se establecen medidas para prevenir accidentes, entre las que destacan: “Los tractocamiones doblemente articulados deberán cumplir adicionalmente con lo siguiente:

I.- De Tránsito:

- a) Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor.
- b) Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase.
- c) Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha.
- d) Deberá de circular con un mínimo de 100 m. de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente Norma. Así como conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo, conforme al Reglamento correspondiente.

II.- Del conductor:

- a) Conductores con capacitación, experiencia y licencia específica, la cual debe ser otorgada aprobando un examen específico.
- b) Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje.

III.- De control para la empresa:

- a) Contrato privado y/o carta de porte entre el usuario y el transportista, cuando se trate de transportaciones de carro por entero donde las partes acepten la responsabilidad solidaria, a efecto de precisar la responsabilidad de cada uno de ellos en el cumplimiento de la normatividad, dejando claramente establecido en este contrato y/o en la carta de porte la ruta asignada, la carga y el peso bruto vehicular.”

De la misma manera, dentro de la Nom-012-SCT-2-2017 se establecen medidas adicionales para garantizar la seguridad vial de los tractocamiones doblemente articulados como establecer un peso bruto máximo autorizado de hasta 66.5 toneladas. Asimismo, se autoriza que el peso bruto vehicular máximo autorizado se podrá incrementar en 1,5 t en cada eje motriz y 1,0 t en cada eje de carga para un máximo de 75.5 toneladas.

La seguridad de un vehículo es un tema multifactorial y depende entre otras cosas, del mantenimiento que se les proporciona a las unidades.

En este sentido la suspensión neumática abona a la seguridad del operador de varias maneras:

- a) Provee un mayor nivel de confort, lo cual se traduce en menos cansancio para el operador.
- b) Provee una mejor distribución del peso de la carga, lo cual abona a la estabilidad del vehículo.
- c) Es más ligera que su contraparte mecánica, lo cual se traduce en carga útil. Asimismo, es menos rígida lo cual provoca un menor impacto a la superficie de rodamiento.

Si bien la suspensión neumática provoca un menor impacto en la superficie de rodamiento, el incrementar el peso hasta en 9 toneladas minimiza este beneficio debido a que entre mayor peso mayor será a la infraestructura carretera. Se entendería que solo se utiliza esta suspensión para permitir mayor peso debido a que no existe justificación alguna para este incremento.

Bajo este contexto, se han manifestado diferentes posiciones sobre el futuro de los tractocamiones doblemente articulados, que van desde prohibir la circulación a los vehículos que entran en este tipo de configuración, hasta la necesidad de establecer una mayor regulación y supervisión de los mismos.

Sin embargo, hablar de la desaparición total del doble remolque sin un plan alternativo para compensar el movimiento de carga es inconcebible, se debe considerar las afectaciones a la actividad económica que esto traería. El ferrocarril por sus características puede ser una opción viable para el transporte de carga a grandes dimensiones; sin embargo, existen solo 27 mil km de vías férreas, cabe destacar que tan solo al final del porfiriato se contaban con 20 mil km; por lo que habría que apostar por el crecimiento de este tipo de transporte.

De la misma manera, se ha manifestado que la desaparición significaría el doble de vehículos de autotransporte en las carreteras; sin embargo, eso es falso. Un tracto camión doblemente articulado tiene 9 ejes; mientras que, el tracto camión de un remolque tiene 5, bajo la premisa que sería el doble de vehículos de un remolque daría un total de 10 ejes. Es decir, solo se incrementaría un eje y no el doble como se menciona.

De acuerdo con el documento denominado “Revisión de la Regulación del Transporte de Carga en México” de la OCDE, destaca la recomendación relacionada con pesos y dimensiones señalando que se debe fundamentar cualquier cambio en los límites de peso y dimensión, con evidencia empírica que permita realizar un análisis costo-beneficio sobre los cambios propuestos.

De acuerdo al estudio “Revisión de la manifestación de impacto regulatorio, sus ampliaciones y correcciones, del proyecto de norma oficial mexicana de peso y dimensiones de los vehículos de autotransporte federal” realizado por el Instituto de Transporte de Texas, menciona que “el Peso Bruto Vehicular de las unidades vehiculares, no puede ser mayor al derivado de la fórmula de puentes, ya que un peso superior a este conlleva el deterioro acelerado de los puentes y una posible falla de los mismos. De acuerdo con la fórmula de puentes utilizada en México, el PBV máximo autorizado para la configuración T3-S2-R4 debe ser de 66.5 toneladas”.

De manera de ejemplo, se presenta una tabla con los pesos máximos permitidos en diferentes países_:

País	Peso máximo (toneladas)
México	75.5
Alberta (Canadá)	63.5
Québec (Canadá)	62.5
Guatemala	57
Paraguay	56.5
Brasil	53
Colombia	48
Chile	45
Argentina	45
Unión Europea	44
El Salvador	41
España	40
Panamá	22

Como se puede observar, México es el país que más toneladas permite muy por arriba de Canadá cuyo país cuenta con otro tipo de infraestructura.

Por lo anterior, es necesario reducir el número de toneladas permitidas en México para de esta manera poder reducir el número de accidentes, sin afectar la actividad económica del país. Por ello, se propone plasmar en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal el peso bruto máximo autorizado de hasta 66.5 toneladas para los tracto camiones doblemente articulados como se encuentra actualmente plasmado en la Nom-012-SCT-2-2017, eliminando cualquier tipo de medida extraordinaria para permitir peso adicional.

Asimismo, si bien el objetivo de esta propuesta es atender el reclamo social para prevenir accidentes, es inevitable perder de vista las posibles afectaciones en la actividad económicas, por ellos es importante señalar que para evitar una afectación en la actividad económica se propone la disminución sea gradual.

Para cumplir con esta disposición resulta imperioso exista una corresponsabilidad entre el transportista como oferente, el usuario y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como autoridad encargada para supervisar no se exceda el monto máximo. En la mayoría de los países de la OCDE el peso y las dimensiones de los vehículos han estado creciendo, por ejemplo, en Holanda las dimensiones han crecido 35% y el peso 50% debido a que los países desarrollados controlan el cumplimiento de las reglas de transporte por medio de pesaje en movimiento y telemetría.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a esta Soberanía la siguiente iniciativa con proyecto de:

DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA EL ARTÍCULO 50 BIS DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL.

Único: Se adiciona el artículo 50 Bis de Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 50. Bis.- En el caso de los vehículos de carga doblemente articulados no deberán exceder las 66.5 toneladas de peso. Cuando se contrate carro por entero, el usuario del autotransporte de carga y el transportista serán responsables de que la carga y el vehículo que la transporta cumplan con el peso y dimensiones, en los términos establecidos en el reglamento correspondiente.

|
TRANSITORIOS

Primero: El presente Decreto entrara? en vigor el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo: La disminución de las 9 toneladas se llevará acabo de la siguiente manera:

1 de enero de 2020 1.5 toneladas
1 de enero de 2021 1.5 toneladas
1 de enero de 2022 una tonelada
1 de enero de 2023 una tonelada
1 de enero de 2024 una tonelada
1 de enero de 2025 una tonelada
1 de enero de 2026 una tonelada
1 de enero de 2027 una tonelada

Tercero. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes tendrá 90 días naturales para adecuar la normatividad aplicable.

Carlos Elhier Cinta Rodríguez

Fuente:

http://www.diputados.gob.mx/sedia/sia/spi/SAPI-ISS-03-19_18feb19.pdf