

INICIATIVA QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 2º. Y 5º. DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, SUSCRITA POR EL DIPUTADO ENRIQUE GODÍNEZ DEL RÍO Y LEGISLADORES INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

El suscrito, Enrique Godínez del Río, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I; 77, numeral 1, y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía la presente **iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman los artículos 2o. y 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de paradores seguros**, al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos

La Deuda en Materia de Seguridad Vial

La Organización de las Naciones Unidas (ONU) declaró en 2010 la Primera Década de Acción para la Seguridad Vial en el mundo mediante la cual se acordó reducir el número de muertes por siniestros viales para el año 2020. México se comprometió a disminuirlas en un 50 por ciento a través de la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020. Este objetivo no fue alcanzado.

En seguimiento a esto, en 2021 la Organización Mundial de la Salud (OMS) publicó el Plan Mundial del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, donde se describen las medidas necesarias para alcanzar la meta de reducción de muertes por siniestros viales mediante un enfoque de sistemas seguros integrado, trazando un nuevo camino, una nueva visión sobre cómo debería verse la movilidad en el futuro, en la que la seguridad debe estar en el centro de todo.

Estadísticas de Hechos Viales

De acuerdo con el Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial México 2020, en 2019, fallecieron 14 mil 673 personas por siniestros viales, es decir, 12 muertes por cada 100 mil habitantes, que si bien representa una disminución del 6.5 por ciento en comparación con 2018, sigue siendo una cifra inaceptable.¹

Dentro de la clasificación de tipo de persona usuario están los “ocupantes de autobús o vehículo de transporte pesado”. En 2019 hubo 230 fallecidos de esta categoría.

De los 390 mil 870 accidentes viales, 12 mil 56 ocurrieron en carreteras federales con 8 mil 501 personas lesionadas. De estos últimos, 486 fueron en Michoacán, con 327 lesionados.

Por otra parte, el Instituto Mexicano del Transporte, en su Estadística de Accidentes de Tránsito del año 2021 (la más reciente) reporta los siguientes datos:²

Hechos de tránsito en la Red Carretera Federal

Hechos de tránsito en la Red Carretera Federal		Dentro de Michoacán
Total	15,020	555
Defunciones	3,298	164
Heridos	8,217	339
Daños materiales (miles)	1,636,796	65,337
Causa es el conductor	71%	73%

Hechos de tránsito por tipo de carretera

Estadísticas	Nacional		Michoacán	
	Carretera libre	Carretera de cuota	Carretera libre	Carretera de cuota
Hechos de tránsito	10,328	4,692	274	281
Muertes	2,323	975	159	180
Lesionados	5,859	2,358	96	68
Daños materiales (miles)	938,228	698,568	21,212	44,125

Las circunstancias que contribuyeron al hecho de tránsito se clasifican en: conductor, vehículo, camino y agente natural. La categoría “conductor” incluye las siguientes causas:

Circunstancias que contribuyeron al hecho de tránsito (conductor)	
Imprudencia o intención	4,579
Velocidad excesiva	2,035
Invadió carril contrario	2,114
Rebasó indebidamente	224
No cedió el paso	844
No guardó distancia	2,233
Viró indebidamente	1,036

Marco Jurídico

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

La reforma del 18 de diciembre de 2020, incorpora un párrafo en el artículo cuarto:

“Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.”

Esta reforma otorgó al Congreso de la Unión la obligación de legislar en la materia, por lo que el 17 de mayo de 2022 se publicó la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Dentro de sus objetivos está establecer los mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas. La ley define como factor de riesgo:

“Todo hecho o acción que dificulte la prevención de un siniestro de tránsito, así como la implementación de medidas comprobadas para mitigar dichos riesgos.”

Contar con paradores que permitan a los conductores hacer pausas para descansar después de cierto tiempo de manejo es una medida comprobada para reducir la probabilidad de un siniestro de tránsito, así como su gravedad.

Dentro de los principios de esta ley están los siguientes:

Calidad. Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas. Una necesidad de cualquier conductor es contar con lugares confortables y seguros para hacer pausas en viajes de larga distancia.

Seguridad. Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible.

Uno de los criterios que deben seguir los sistemas de movilidad seguros, es que los sistemas de movilidad y de transporte y la infraestructura vial deberán ser diseñados para tolerar el error humano para que no se produzcan lesiones graves o muerte, así como reducir los factores de riesgo. El error humano puede prevenirse si se hacen pausas al conducir.

La integridad física de las personas es responsabilidad compartida de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan y usan la red vial y los servicios de transporte. Por esto, debe ser obligatorio que los concesionarios de caminos federales establezcan espacios de descanso, como son los paradores.

El diseño vial debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad integral.

El artículo 31 señala que se deben adoptar medidas para garantizar la protección de la vida, salud y de la integridad física de todas las personas usuarias de la vía.

El artículo 33 señala que La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México establecerán en su normativa aplicable que las obras de infraestructura vial urbana y carretera sean diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la presente Ley. Como se expuso en párrafos anteriores, hay principios y criterios que se deben incorporar a la Ley de Caminos y Puentes Federales.

El artículo 39, sobre los espacios públicos de diseño universal, establece que:

“La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus competencias, **procurarán que todos los proyectos de infraestructura vial a implementar** generen espacios públicos de calidad, respetuosos del medio ambiente, accesibles, seguros, incluyentes, con perspectiva de interseccionalidad y con criterios de diseño universal y habitabilidad para la circulación de personas peatonas y vehículos no motorizados, **debiendo considerar también la conectividad con la red vial, a través** de intersecciones que sigan los criterios de velocidad, legibilidad, trayectorias directas, multimodalidad, continuidad de superficie, prioridad de paso, **paradores seguros** y visibilidad”.

Como se puede observar, la redacción en este artículo no implica una obligación de incluir la construcción de paradores seguros, por lo que es necesario que se incluya como un requisito para la obtención de una concesión al construir o ampliar una carretera.

En el artículo 60, sobre la priorización de las acciones y recursos en materia de movilidad y seguridad vial, señala que los programas, acciones y proyectos de infraestructura relacionados con la movilidad y la seguridad vial se enfocarán prioritariamente, entre otras cosas, en desarrollar políticas para reducir siniestros de tránsito, así como proyectos estratégicos de infraestructura para la movilidad y seguridad vial, priorizando aquellos enfocados en proteger la vida e integridad de las personas usuarias de las vías, donde se considere los factores de riesgo.

En el 61 se señala que las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal incorporarán en la ejecución de sus programas de inversión y obras de infraestructura para la movilidad, los principios y las políticas establecidas en esta ley.

El artículo 71 contiene las atribuciones de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, dentro de las cuales están:

-Impulsar el desarrollo de la movilidad y seguridad vial en la regulación del autotransporte federal.

-Vigilar el cumplimiento de la regulación de los periodos de trabajo y descanso de las personas conductoras del transporte público y privado de carga y de pasajeros en el ámbito de su competencia.

Ley de Caminos y Puentes Federales

La Ley de Caminos y Puentes Federales define los paradores como: “instalaciones y construcciones adyacentes al derecho de vía de una carretera federal en las que se presten servicios de alojamiento, alimentación, servicios sanitarios, servicios a vehículos y comunicaciones, a las que se tiene acceso desde la carretera”.

En su artículo octavo, la ley sólo menciona que se requiere permiso de SICT para el establecimiento de estos paradores, salvo cuando se trate de carreteras concesionadas. Establece que los reglamentos respectivos señalarán los requisitos para el establecimiento, construcción, operación y explotación de las instalaciones y servicios antes citados, por lo que no especifica el número mínimo de paradores que debería tener una vía de comunicación, a que distancia se deben ubicar, la superficie que deben tener, los servicios, medidas de seguridad, entre otros aspectos importantes.

El artículo 32 señala las condicionantes para abrir al uso público los caminos y puentes que se construyan: sin que previamente la Secretaría constate que su construcción se ajustó al proyecto y especificaciones aprobadas y que cuenta con los señalamientos establecidos en la norma oficial mexicana correspondiente. Sin embargo, no considera la infraestructura necesaria para que los conductores de vehículos de autotransporte puedan cumplir con los tiempos de conducción y pausa para, como son los paraderos.

El artículo 62 señala que los concesionarios están obligados a proteger a los usuarios en los caminos y puentes por los daños que puedan sufrir con motivo de su uso. En este sentido, lo más oportuno sería evitar esos daños al tener los caminos y toda la infraestructura en buen estado, así como incorporar paradores que permitan el descanso de los usuarios como una medida para prevenir hechos de tránsito y sus consecuencias asociadas (daños materiales, lesiones, pérdidas humanas) y cumplir con tiempos de descanso establecidos en la NOM-087-SCT-2-2017.

El artículo 74, que establece las sanciones, menciona que los ingresos derivados por concepto de multas se destinarán a la Secretaría para cubrir gastos de operación e inversión en tecnología y programas vinculados al autotransporte, por lo que parte de esta recaudación puede ser destinada para gastos de operación de paradores, como vigilancia y mantenimiento.

Reglamento para el Aprovechamiento del Derecho de Vía de las Carreteras Federales y Zonas Aledañas

Los paraderos son regulados de forma específica a nivel del Reglamento para el Aprovechamiento del Derecho de Vía de las Carreteras Federales y Zonas Aledañas, cabe destacar que en el artículo 5o. establece que se requiere de permiso por parte de la Secretaría para el establecimiento de paraderos. En dicho Reglamento en su Capítulo IV que lleva por título “Paradores”, se regula la construcción, permisos y su operación. Destacando los siguientes artículos:

“Artículo 16. La Secretaría definirá en qué carreteras federales se requiere la instalación de paradores, escuchando, cuando sea necesario, opiniones de otras dependencias federales o estatales. Independientemente de lo anterior, los particulares podrán presentar para la instalación de paradores en puntos distintos a los definidos por la Secretaría.

Artículo 17. El interesado en construir un parador deberá presentar:

I. En caso de que la obra se realice en las zonas aledañas de las carreteras federales libres de peaje, además de lo señalado en el artículo 6o. de este Reglamento:

a) Plano general de construcción;

b) Plano de las instalaciones sanitarias, y

c) Descripción de las instalaciones, calendarizando el programa de obras, y

II. Tratándose de construcción de paradores en zonas aledañas de carreteras federales de cuota, lo señalado en el artículo 6-A de este Reglamento. En este caso, el proyecto ejecutivo deberá contener, además, el proyecto de obras arquitectónicas que incluye los planos de la planta de conjunto, alzados, cortes y fachadas, estructural, instalaciones hidráulicas y sanitarias, instalaciones especiales, alumbrado, jardinería, obra exterior y especificaciones.

Artículo 24. Los titulares de concesiones de carreteras podrán, por sí o a través de las personas que designen, construir y operar paradores, previa autorización de la Secretaría. Para que la dependencia pueda autorizar a terceros la construcción de accesos para paradores en carreteras concesionadas, se requerirá la conformidad del titular de la concesión.

En ambos casos la construcción y explotación de los paradores deberán realizarse de conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento, la concesión y el permiso correspondiente.”

Por otra parte, la SICT emite el Manual de Diseño de Accesos a Instalaciones de Servicios e Integración de Paradores en Carreteras, que establece aspectos generales y técnicos sobre los paradores que incorpora: experiencias internacionales; elementos que conforman el parador; criterios de ubicación; criterios de esparcimiento; criterios de diseño y señalización.³

NOM-087-SCT-2-2017

Esta norma regula los tiempos de conducción y pausa para los conductores del Servicio de Autotransporte Federal y Transporte Privado, con la finalidad de reducir la incidencia de accidentabilidad.

Establece que todo conductor debe realizar una pausa de 30 minutos cuando ha conducido hasta cinco horas continuas, o bien, esta pausa podrá distribuirse durante un lapso de cinco horas y media de acuerdo a las condiciones de la ruta.

En el caso de autotransporte de carga, en rutas que impliquen una conducción máxima de 14 horas, el conductor debe tener una pausa no menor a 8 horas continuas, sin menoscabo de cumplir con las pausas mínimas ya mencionadas. El tiempo máximo de conducción en 24 horas nunca podrá exceder las 14 horas.

Partiendo de lo anterior, la Secretaría cuenta con la facultad legal para autorizar y regular los paradores, aunque es a través de permisos a particulares como se explotan estos servicios, tal como lo expresa el Reglamento antes citado. Sin embargo, no se puede omitir sus facultades que en caso de que los privados no participen en la construcción y explotación de estos servicios, el ejecutivo federal tiene la obligatoriedad para su cumplimiento, dado que es de jurisdicción federal todo lo relacionado con los caminos, puentes, así como el tránsito y los servicios de autotransporte federal que en ellos operan y sus servicios auxiliares. Por lo tanto, es necesario que la Secretaría construya y conserve directamente paradores para transporte de carga (ya sea con recursos propios o mediante alternativas de financiamiento con inversión privada) y, además, determine las condiciones mínimas de confort y seguridad.

Bajo esta premisa el cumplimiento de la NOM-087-SCT-2-2017 recae su cumplimiento en la propia Secretaría, y en el caso de que se requieran más paraderos ante las constantes demandas del sector del autotransporte y de los automovilistas, se debe cumplir el marco normativo para construir, operar y regular este tipo de infraestructura que es fundamental para reducir la siniestralidad y que forma parte de las zonas aledañas que se conectan a las vías de comunicación.

Paradores Seguros en Carreteras

Además de lo indicado en la Ley de Caminos y Puentes Federales, donde se definen los paradores como: “instalaciones y construcciones adyacentes al derecho de vía de una carretera federal en las que se presten servicios de alojamiento, alimentación, servicios sanitarios, servicios a vehículos y comunicaciones, a las que se tiene acceso desde la carretera”, es importante resaltar su objetivo, que es proporcionar sitios seguros para el vehículo y la carga, así como confort para que el operador puede realizar pausas de conducción para minimizar la fatiga y cansancio de los operadores.

Clasificación de Paradores

La organización Internacional para el Transporte por Carretera (IRU, por sus siglas e inglés), clasifica los paradores de las carreteras en 3 tipos, dependiendo de los niveles de seguridad y de confort que ofrecen:

Mal estacionado	130
Estado de ebriedad	115
Dormitando	749
Otras causas	111
Total	14,170

También los clasifica por niveles de confort y seguridad. El parador ideal es aquel que tiene los 5 niveles.

Paradores azules	Paradores verdes	Paradores ámbar
No certificados Sin información sobre los niveles de confort y seguridad que ofrecen	Los propietarios registran su parador y autoevalúan su nivel de seguridad y confort	Certificados por un tercero Obtienen certificación periódica para mantener su estado

Niveles de confort

Nivel 1	Estacionamiento amplio para vehículos de carga
Nivel 2	Estacionamiento amplio para vehículos de carga Gasolinera Sanitarios
Nivel 3	Estacionamiento amplio para vehículos de carga Gasolinera Sanitarios Tienda de conveniencia
Nivel 4	Estacionamiento amplio para vehículos de carga Gasolinera Sanitarios Tienda de conveniencia Servicio mecánico Lavado de vehículos
Nivel 5	Estacionamiento amplio para vehículos de carga Gasolinera Sanitarios Tienda de conveniencia Servicio mecánico Lavado de vehículos Regaderas Dormitorios

Niveles de seguridad

Nivel 1	Estacionamiento amplio para vehículos de carga
Nivel 2	Estacionamiento amplio para vehículos de carga Teléfonos públicos Buena cobertura de telecomunicaciones
Nivel 3	Estacionamiento amplio para vehículos de carga Teléfonos públicos Buena cobertura de telecomunicaciones Iluminación total del sitio
Nivel 4	Estacionamiento amplio para vehículos de carga Teléfonos públicos Buena cobertura de telecomunicaciones Iluminación total del sitio Sistema de video vigilancia con control de accesos Estar bardeado y protegido contra impactos y condiciones meteorológicas
Nivel 5	Estacionamiento amplio para vehículos de carga Teléfonos públicos Buena cobertura de telecomunicaciones Iluminación total del sitio Sistema de video vigilancia con control de accesos

	<p>Estar bardeado y protegido contra impactos y condiciones meteorológicas</p> <p>Apertura permanente (365 días, 24 horas)</p> <p>Presencia de seguridad ya sea pública o privada</p> <p>Tener las condiciones para admitir transporte de carga con materiales peligrosos</p>
--	---

¿Por qué es urgente contar con paradores para el transporte de carga?

Las estadísticas presentadas hablan por sí solas.

En las carreteras libres hay más del doble de hechos de tránsito, de lesionados y de defunciones y un 25 por ciento más de daños materiales.

Es importante destacar que la cifra de hechos de tránsito ocasionados por el conductor es altísima: casi 3 de cada 4. El conductor está asociado en el 94 por ciento de los hechos de tránsito, por lo tanto, los esfuerzos de prevención de siniestros viales deben dar prioridad a este factor de riesgo.

Además del concepto “dormitando”, muchas de las circunstancias que contribuyen a hechos de tránsito (prácticamente todas las que tienen que ver con la falta de habilidad al conducir) se pueden considerar como una consecuencia de la falta de descanso del conductor. Existe una relación directa entre el tiempo de conducción y el riesgo de presentar signos de fatiga física, mental o ambas y ocasionar su más trágica manifestación: lesiones o muerte consecuencia de un accidente de tránsito.⁴

Otras circunstancias que ocasionan hechos de tránsito son agentes naturales como condiciones meteorológicas adversas (lluvia, niebla). La falta de paradores obliga a los conductores a seguir en la ruta poniendo en riesgo no sólo sus vidas, sino las de todos los usuarios del camino. Este riesgo es aún mayor si se trata del transporte de carga. Por otra parte, están las condiciones del vehículo como causa de hechos de tránsito y es el mismo caso. La falta de un espacio con dimensiones adecuadas para vehículos de grandes dimensiones donde los conductores puedan detenerse en caso de una falla mecánica, los convierte en un obstáculo para otros vehículos con riesgo de una colisión.

¿Qué se ha hecho para tener paradores seguros?

A falta del liderazgo de la autoridad competente, las propuestas han venido desde sector privado, desde los mismos regulados interesados en cumplir con las pausas de conducción que mandata la norma.

En la búsqueda de una solución a esta situación, desde el 2019 la Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP) presentó una propuesta con las características que deben tener los paradores seguros para que los operadores de transporte de carga y de pasajeros puedan tomar los descansos que exige la norma 087. En ella plantean dónde deben ubicarse los paradores en los 14 ejes principales carreteros en el País. La ANTP sugiere que estos paradores sean construidos por la iniciativa privada y que el gobierno federal ceda los terrenos en un comodato por tiempo suficiente para que los que invierten en el parador, a través de los servicios que ofrecen ahí, recuperen su dinero.⁵

Igualmente, en 2019 la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga (Canacar) desarrolló la aplicación para dispositivos móviles “Paradores México”. Esta permite geolocalizar 443 paradores sugeridos por la SICT para realizar pausas y descansos y muestra los servicios de confort y seguridad que ofrecen. Los usuarios pueden calificar los paradores y dejar comentarios. Te permite trazar una ruta de origen destino.⁶

También incorpora un mapa de zonas de alto riesgo para el transporte de carga con el objetivo de ayudar a empresas de transporte de carga a escoger mejor los lugares en donde descansarán sus operadores en la planificación de sus rutas.

Esta aplicación muestra los paradores disponibles, más no es una aplicación de paradores seguros ya que solamente se han validado 13 de los 443 que existen. La misma Cámara hizo esta validación utilizando una guía de observación diseñada para visitar y validar lo servicios con los que cuentan estos paradores y determinar si son recomendables para el transporte de carga. Esta información me fue presentada personalmente por el área de Proyectos Especiales y Desarrollo de Sistemas e Innovación Tecnológica de la Canacar.

Realmente, la SICT es quien debe hacer esta tarea para poder informar mejor a los operadores que necesitan hacer pausas de conducción y proteger su integridad y los bienes materiales que transportan.

En congruencia con sus iniciativas, la integración de paradores seguros en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial para que en los proyectos de infraestructura vial se incorporen paradores seguros, fue bienvenida por las diversas asociaciones y cámaras de transportistas.

Lo más reciente desde el poder legislativo fue una iniciativa con proyecto de decreto que reforma el artículo 263 de la Ley Federal del Trabajo, inscrita el 21 de septiembre de 2022 en la Cámara de Senadores, sin embargo, las cámaras de transporte recordaron que ya existe una norma que regula las pausas durante la conducción, pero que no se puede cumplir si no existen lugares de descanso adecuados, como son los paradores.

Por todo lo anterior, es necesario que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes tenga la atribución de construir y conservar paradores, así como incorporar en la definición de estos las condiciones mínimas de confort y seguridad para que los operadores de transporte de carga puedan cumplir con las pausas de conducción y prevenir siniestros viales como consecuencia de la falta de descanso en lugares adecuados.

Por lo expuesto y fundado se somete a consideración de esta soberanía el siguiente proyecto de:

Decreto por el que se reforma la fracción IV del artículo 2do y se reforma el artículo 5to, adicionando una nueva fracción III y se recorren las subsecuentes, de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

Único. Se reforma la fracción IV del artículo 2do y se reforma el artículo 5o., adicionando una nueva fracción III y se recorren las subsecuentes, de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 2o. ...

I. a III. ...

IV. Paradores: instalaciones y construcciones adyacentes al derecho de vía de una carretera federal en las que se presten servicios de alojamiento, alimentación, servicios sanitarios, servicios a vehículos y comunicaciones, a las que se tiene acceso desde la carretera **y que ofrecen condiciones mínimas de confort y seguridad que fija la Secretaría;**

V. a XVI. ...

Artículo 5o. ...

...

I. a II. ...

III. Construir y conservar directamente paradores para transporte de carga y determinar las condiciones mínimas de confort y seguridad;

IV. a X. ...

Transitorio

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

Notas

1 [1] Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes. Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial México 2020 https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/741479/Informe_SV_2020_Autorizado.pdf

2 [1] Instituto Mexicano del Transporte. Estadística de Accidentes de Tránsito, año 2021. https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Estadistica_de_accidentes/A%C3%B1o-2021/Estadistica_de_accidentes_2021.pdf

3 https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Manuales/Manual_de_Paradores/PARADORES.pdf

4 NOM-087-SCT-2-2017

https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5529381&fecha=28/06/2018#gsc.tab=0

5 Reforma. Buscan transportistas paradores seguros

https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/preacceso/articulo/default.aspx?__rval=1&urlredirect=https://www.reforma.com/buscan-transportistas-paradores-seguros/ar1715080?referer=__7d616165662f3a3a6262623b727a7a7279703b767a783a-

6 [1] Cámara Nacional de Autotransporte de Carga. Presentación “Los paradores en México”

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 14 de marzo de 2023.

Diputado Enrique Godínez del Río (rúbrica)

S I L L