

INICIATIVA QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE REGULACIÓN DEL AUTOTRANSPORTE, A CARGO DEL DIPUTADO FRANCISCO JAVIER BORREGO ADAME, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA.

El suscrito, diputado Francisco Javier Borrego Adame, del Grupo Parlamentario de Morena en la LXV Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, fracción II, y 72, párrafo primero, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 6, numeral 1, fracción I; 77, numeral 1; 78 y demás aplicables del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta honorable asamblea iniciativa con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de regulación del autotransporte federal, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

En México, el sector transporte contribuye con 5.5 por ciento del producto interno bruto (PIB) y, particularmente el subsector de autotransporte representa 80 por ciento de esto; es decir, 4.4 por ciento del PIB.

De lo anterior se desprende que el autotransporte es el principal modo de transporte, ya que mueve 56 por ciento de la carga nacional y 96 por ciento del total nacional de pasajeros, registrando alrededor de 2 millones de empleos directos.¹

El autotransporte impacta transversalmente en casi todas las actividades productivas y sociales, pero se sectoriza en tres grandes actividades: pasaje, turismo y carga. Además de su impacto transversal como sector económico, el autotransporte es una actividad pujante y relevante para la economía mexicana. La industria del autotransporte está conformada por 215 mil 492 empresas, de las cuales, 99.3 por ciento son hombres camión y pequeñas y medianas empresas (Pymes), las cuales anualmente mueven un millón 361 mil 686 unidades, desde minibuses hasta tractocamiones doblemente articulados.²

De acuerdo con el estudio *Revisión de la regulación del transporte de carga en México*, elaborado en 2017 por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), las principales oportunidades y debilidades para México no están en la norma, sino en su cumplimiento. Durante la presentación de dicho Informe, el secretario general de la OCDE precisó que una regulación deficiente en el transporte tendría una incidencia negativa en el sector económico, de ahí la importancia de atenderse su cumplimiento.

La Acción para la Seguridad Vial tiene entre sus objetivos garantizar carreteras, vehículos y comportamientos seguros y funciona en complemento de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, por lo que ambos planes deben ser complementarios y no excluyentes.

Pese a la existencia de una amplia regulación aplicable a todas las configuraciones del autotransporte en México, la falta de inspección y vigilancia ha propiciado su incumplimiento por parte de concesionarios, permisionarios, usuarios y personas

conductoras, abonando al aumento en el riesgo de percances viales. Para paliar dicha situación, es necesario introducir mecanismos de autorregulación, así como de inspección y verificación que, por su magnitud, fomenten el correcto cumplimiento de los límites de pesos y dimensiones, de los límites de velocidad, de la verificación permanente de las condiciones físico-mecánicas de las unidades, así como de la capacitación y adiestramiento de las personas conductoras. Considerando en todo momento el tamaño de las empresas de los permisionarios.

La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes en su boletín de febrero de 2021,³ ha considerado la estructura empresarial del autotransporte federal de carga, en cuatro tipos de empresa: hombre camión en la que se considera que tiene de 1 a 5 unidades; la pequeña empresa que tiene de 6 a 30 unidades; la empresa mediana que tiene de 31 a 100 unidades y las empresas grandes con más de 100 unidades, en dicha clasificación el hombre camión es el más representativo al sumar 150 mil 941 empresas frente a las grandes empresas que suman mil 186, considerando esta realidad es que se ha propuesto que la expedición de los lineamientos para la autorregulación consideren las asimetrías antes descritas.

Estoy convencido de que las fallas físico-mecánicas de muchas de las unidades del autotransporte están relacionadas con una deficiente inspección y verificación, así como con la antigüedad de las unidades y sus elementos de arrastre; a lo que podemos agregar la falta de pericia o distracciones de las personas conductoras, motivo por el cual se debe también reforzar su capacitación. Asimismo, el exceso de velocidad está asociado a la falta de vigilancia, así como a la existencia de sanciones que no son lo suficientemente fuertes para inhibir la comisión de esas conductas. De ahí la importancia de fortalecer la regulación del autotransporte federal, propiamente en materia de inspección, vigilancia y capacitación de las personas conductoras.

Siguiendo con esta argumentación, el Instituto Mexicano del Transporte (IMT) ha señalado que las principales causas de los percances viales en la Red de Carreteras Federales (RCF) están relacionadas con fallas, falta de pericia o distracciones de las personas conductoras, además del exceso de velocidad, las condiciones del camino y la invasión de carril.

Es así como el mayor número de vehículos de carga responsables de accidentes son los camiones unitarios y articulados de mayor antigüedad, sobre los tractocamiones doblemente articulados o *fulles* (en los últimos 5 años, 413 dobles remolques han sido presuntamente responsables de accidentes, contra mil 286 camiones unitarios y sencillos). De lo anterior se puede concluir que los tractocamiones doblemente articulados, al ser más modernos, representan un mejor desempeño en materia de seguridad.

A nivel internacional, en materia de seguridad, en países que cuentan con este tipo de configuraciones como Australia, Canadá (a nivel provincial) y Países Bajos ha quedado de manifiesto que no existe una directa relación entre las causas de los percances viales y las características de los vehículos.⁴

En este sentido, México cuenta con una infraestructura instalada; es decir las empresas de transporte ya tienen una flota de camiones de diversos tipos y tamaños, de acuerdo con la

demanda del mercado, por lo que la regulación en materia de su circulación generaría un círculo virtuoso en todos los medios de transporte, continuando con ello con el traslado de todo el volumen de productos que se requiere, y así cubrir todo el abasto de productos. Con lo anterior, estaríamos en condiciones de no sufrir un escenario que se vivió el año pasado en el Reino Unido, en donde la falta de camiones (como consecuencia en este caso de falta de personas conductoras) generó una escasez general de productos en todo Reino Unido.

En cuanto a la capacitación de las personas conductoras de todas las configuraciones, propongo diversas reformas y adiciones para ampliar y aumentar los requisitos que estas personas deberán cumplir para conducir este tipo de transportes; lo anterior, con el objeto de disminuir los índices de accidentabilidad que este tipo de configuraciones puede provocar.

En este sentido, y de acuerdo con datos del Instituto Mexicano del Transporte, las principales causas que contribuyen a los percances viales son la falta de pericia de la persona conductora (77.83 por ciento), las fallas físico-mecánicas de las unidades (5.93 por ciento), y la mala condición del camino (2.20 por ciento).⁵

Otro elemento importante que se ha observado respecto al autotransporte de carga es la cuestión ambiental. Dado el *status quo* de la tecnología, existen diversas acciones que contribuyen a la descarbonización o reducción de emisiones por parte del autotransporte, las cuales se pueden agrupar en dos: 1) incorporar mejores tecnologías e ingeniería, y 2) mejora en la utilización y eficiencia del transporte disponible. En este sentido, es importante fomentar que el autotransporte de carga incorpore nuevas tecnologías que contribuyan a la descarbonización ya que, al aumentar la eficiencia energética del transporte por tonelada manejada, y así lograr un transporte más eficiente, se traduciría en beneficios económicos para la sociedad, pues la reducción en el consumo de combustible y su costo directo asociado, así como la reducción de emisiones de CO₂, reducen las tasas de morbilidad y mortalidad por causas relacionadas con la contaminación ambiental.

En este sentido, las diferentes configuraciones del autotransporte de carga generan 68 por ciento de emisiones de CO₂ por tonelada transportada.⁶

Dentro de los países del G20, el autotransporte de carga contribuye con 14.6 por ciento de las emisiones totales. En México, el transporte es responsable de la tercera parte de las emisiones, más que el promedio del G20. La participación del transporte de carga en nuestro país llega a 24.1 por ciento de las emisiones totales, con crecimiento de 87 por ciento desde 1990, y se proyecta que crecerán entre 25 y 102 por ciento para 2030, si no se toman medidas adicionales.⁷ Es por ello que en nuestro país existe el compromiso de reducir 25 por ciento las emisiones de gases de efecto invernadero para el año 2030.

Es una realidad que las fuentes móviles son una de las principales fuentes de emisiones de gases; de ahí la pertinencia de que nuestra legislación fomente y promueva la descarbonización gradual del autotransporte de carga, a través de la incorporación de mejoras, con el objetivo de no afectar los márgenes de rentabilidad, sobre todo de los pequeños empresarios transportistas.

En nuestro país, el principal medio de transporte es el terrestre y, particularmente, el autotransporte de carga. De acuerdo con datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), los ferrocarriles transportaron, durante 2019, 12.8 por ciento del total de la carga. Para 2018, México contaba con 26 mil 914 kilómetros (km) de vías férreas y 407 mil 959 km de carreteras, de los cuales 51 mil 198 km correspondían a los corredores troncales. Es decir, 15 veces más carreteras que vías férreas, e incluso las líneas troncales que conectan las regiones y las principales ciudades del país son el doble en autotransporte que férreas. Dado que no existe una red férrea suficiente para garantizar el abasto de todo el país, la forma más eficiente de logística es el autotransporte.

Según datos del Inegi, de las exportaciones de mercancías en el año 2020, 64 por ciento se movieron por medio del transporte carretero y, en el caso de las importaciones, fue de 51 por ciento; lo cual nos indica que este medio de transporte se consolidó como el más importante en los flujos de comercio exterior de mercancías.

Por otro lado, la competitividad del sector del autotransporte va aparejada con la seguridad vial. En este sentido, en octubre de 2022, la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) anunció al periodo 2021-2030 como la Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial, cuyo propósito es el de reducir 50 por ciento de las muertes y lesiones que ocurren por accidentes de tránsito.

En el proyecto de resolución de la ONU se plasma que la inmensa mayoría de las muertes y lesiones graves que se producen por siniestros de tráfico son evitables, y que representan un grave problema de salud pública con amplias consecuencias sociales y económicas y que, si no se aborda, puede afectar el progreso hacia el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Asimismo, enlista tres acciones fundamentales para evitar los accidentes viales: garantizar la seguridad al caminar, andar en bicicleta y utilizar el transporte público; garantizar carreteras, vehículos y comportamientos seguros, y garantizar atención de emergencia oportuna y eficaz.

El autotransporte es un elemento fundamental para el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Sin transporte competitivo y seguro, será imposible atender las demandas de las ciudades y regiones a lo largo y ancho del mundo. Ambos aspectos, tanto la competitividad como la seguridad del sector van ligados.

Para cumplir ambos objetivos de transporte competitivo y seguro, la estrategia de la ONU propone límites estrictos de velocidad y tecnología para monitorear que se respeten, y que los vehículos sean más seguros. Con respecto a quiénes deben encargarse de la implementación y monitoreo de estas acciones, la ONU menciona no sólo a los responsables políticos de alto nivel, sino también a otros actores que pueden influir en la seguridad vial, como la sociedad civil, el mundo académico, el sector privado, las instituciones financieras y donantes, y los líderes comunitarios y juveniles. Esto implica entender al subsector de autotransporte de manera integral, diseñando políticas públicas eficientes, con los incentivos correctos que generen el impacto deseado.

De lo anterior la importancia de la iniciativa que hoy someto a su consideración, pues estoy convencido que nuestra normatividad debe ser diseñada de manera integral y eficiente, atendiendo a la competitividad nacional, pero también con una visión de seguridad vial.

Para fortalecer el cumplimiento de la regulación existente son necesarias medidas drásticas, por lo cual propongo reformas y adiciones para incluir como una causa para revocar sus concesiones y permisos el incumplimiento, por tercera ocasión consecutiva y de manera comprobable, por parte del titular de la concesión o permiso, o por la persona conductora, con los límites máximos de peso, capacidad, dimensiones, condiciones físico-mecánicas, y de velocidad, establecidos en la ley, en sus reglamentos y en las normas oficiales mexicanas respectivas. Además, pretendo verificar el correcto otorgamiento de las licencias federales para las personas conductoras del autotransporte federal.

El marco normativo ha considerado diversas hipótesis para aumentar la seguridad de los usuarios de las carreteras y autopistas, no obstante, el principal reto ha sido su cumplimiento, siendo que las sanciones establecidas en la ley no han sido lo suficientemente disuasorias, de conformidad con el *Anuario estadístico de colisiones en carreteras federales*, en 2021 hubo 23 mil 986 vehículos siniestrados, reportándose 5 mil 975 víctimas y 3 mil 298 personas fallecidas.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) en su estudio *Traumatismos causados por el tránsito* ha determinado que: cada año se pierden aproximadamente 1.3 millones de vidas a consecuencia de estas lesiones. Entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, y muchos de ellos provocan una discapacidad. Las lesiones causadas por el tránsito ocasionan pérdidas económicas considerables para las personas, sus familias y los países en su conjunto. Esas pérdidas son consecuencia de los costos del tratamiento y de la pérdida de productividad de las personas que mueren o quedan discapacitadas por sus lesiones, y del tiempo de trabajo o estudio que los familiares de los lesionados deben distraer para atenderlos. Las colisiones debidas al tránsito cuestan a la mayoría de los países 3 por ciento de su PIB.⁸

Si bien la necesidad de movilidad y la transportación son una constante, básicamente, desde que existe la civilización, la globalización económica es un proceso que crea lejanía de modo continuo, reclamando crecientemente desplazamientos motorizados de personas y mercancías cada vez a distancias más largas y velocidades más rápidas.

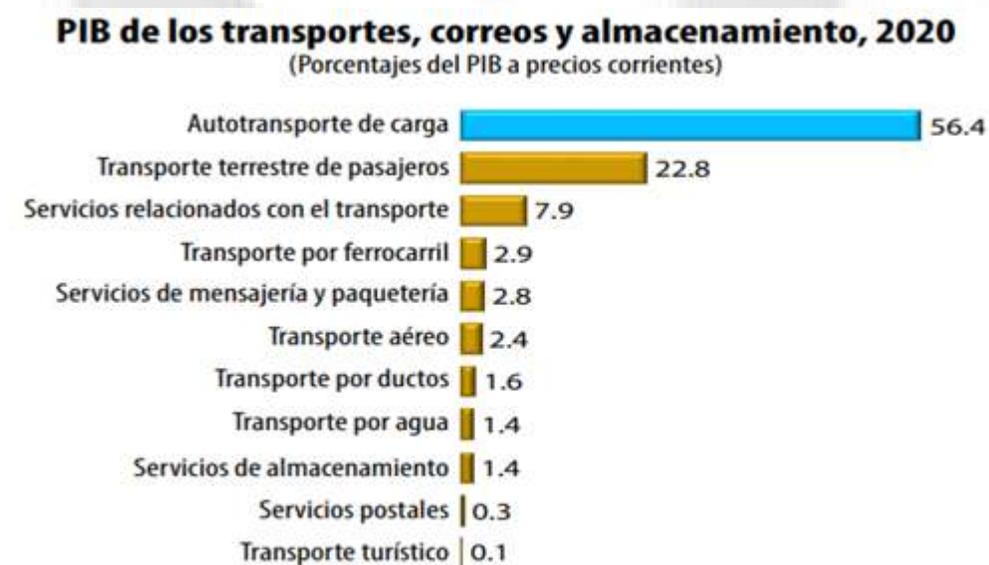
La ampliación y apertura de los mercados y el crecimiento de la movilidad motorizada son dos caras de una misma moneda. El modelo productivo, las estructuras territoriales y los procesos de urbanización tienen en el sistema de transporte uno de los elementos centrales que garantiza su funcionamiento. Al mismo tiempo, la expansión de dicho sistema de transporte incentiva los procesos de globalización y urbanización.

Como afirmaba un informe sobre transporte presentado a la Comunidad Europea: “El transporte afecta al corazón mismo de la sociedad (...) El funcionamiento de ésta, de hecho, su misma naturaleza, dependen ampliamente de la calidad y el diseño de su sistema de transporte”.⁹

De los tres sectores del autotransporte, por su peso en volumen e impacto económico, el autotransporte de carga tiene una preponderancia indiscutible, pues representa 89 por ciento de las empresas y 88 por ciento de las unidades, abasteciendo a diferentes industrias, comercios y servicios, tales como hidrocarburos, autopartes, automóviles sin rodar, electrodomésticos, alimentos y bebidas, productos farmacéuticos; líquidos de grado alimenticio, materiales para la construcción, y productos agrícolas y agroindustriales.

Asimismo, la mayor participación del autotransporte de carga se concentra en 11 industrias, las cuales mueven alrededor de 29 por ciento de la carga. Estas industrias son: granos, harinas, cemento, acero, contenedores, gas, combustibles, refrescos, cerveza, pan y automóviles nuevos. En las operaciones primarias de todas ellas se utilizan las diferentes configuraciones del autotransporte de carga, al ser éstas más rentables y seguras, pues reducen considerablemente el riesgo de ocurrencia de percances viales.

En este sentido, el crecimiento del PIB del autotransporte de carga fue de 3.4 por ciento en promedio cada año, de 1993 a 2020, cifra superior al crecimiento del PIB de la economía, que fue de 1.9 por ciento.¹⁰ En 2020, dentro del sector de transporte, correos y almacenamiento, el PIB del autotransporte de carga representó 56.4 por ciento del total del sector, dando empleo a 982 mil personas durante el año 2020.



Fuente: Instituto Nacional de Geografía y Estadística¹¹

Aunado a lo anterior, durante el cierre de ductos de combustibles, en el marco de la estrategia del gobierno federal para reducir el robo de combustible (huachicol), el volumen por autotransporte de Petróleos Mexicanos (Pemex) se incrementó en cerca de 35 M toneladas diarias en dobles remolques (13 MM toneladas adicionales al año).

Por su parte, según datos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), en el año 2020, el autotransporte federal de carga participó moviendo 56.9 por ciento de las mercancías, lo que equivale a 512 millones 726 mil de toneladas.

Por lo anterior, el autotransporte de carga es indispensable y eficiente, ya que, dado el costo por volumen de la carga que mueve, permite reducir costos logísticos y evita aumentar los precios de los bienes, lo que representa un avance importantísimo en un contexto de alta inflación (7.36 por ciento en 2021). En este sentido, vale la pena destacar que México es uno de los países más caros en términos logísticos, ya que, en los países industrializados de Europa, así como en Estados Unidos de América (EUA) y Japón, el costo logístico representa menos de 10 por ciento del PIB, mientras que en nuestro país asciende a 13.5 por ciento.

En otro orden de ideas, y debido a que el autotransporte de carga mueve casi todas las mercancías del país y, de manera particular, los alimentos que consume la población (de acuerdo con datos del Instituto Mexicano del Transporte (IMT) este sector mueve poco más de 90 por ciento de la carga doméstica terrestre del país), el autotransporte de carga fue declarado una actividad esencial para enfrentar y ayudar a mitigar la pandemia del Covid-19. “Es importante comentar que no todos los impactos del Covid-19 fueron negativos en el autotransporte de carga, por ejemplo, se admitió la importancia del autotransporte de carga como uno de los medios más útiles para hacer llegar productos de primera necesidad en esquemas de puerta a puerta; se reconoció y revaloró la labor de los operadores de carga, incluso llamándoles ‘héroes anónimos’; disminuyeron los congestionamientos en puntos críticos en ciudades, y lo mejor, es que el grueso de las empresas de autotransporte de carga mantuvieron su plantilla laboral intacta, entre otros”.¹²

El Observatorio Regional de Planificación para el Desarrollo de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal), organismo descentralizado del Sistema de Naciones Unidas, señala, a partir de un estudio, que México debe transitar de políticas de transporte a políticas públicas de movilidad. Es decir, la implementación de un modelo de políticas públicas con visión de Agenda 2030, que permitan poner a la movilidad como el elemento articulador del problema público.¹³

Por todo lo anterior, a través de la presente iniciativa propongo una serie de reformas y adiciones a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, con el objetivo de:

- Aumentar la autorregulación, los esquemas de autoevaluación como de certificación del autotransporte de carga, por parte de los concesionarios y permisionarios, en coadyuvancia con la autoridad correspondiente, en la cual se considera la estructura empresarial del autotransporte federal de carga.
- Promover la descarbonización gradual de los servicios de autotransporte federal a través de la planeación e implementación de políticas públicas orientadas a fomentar la incorporación de tecnologías que reduzcan las emisiones contaminantes del parque vehicular; lo anterior, en seguimiento al cumplimiento del Objetivo 13 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), que busca adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos sobre el planeta y sobre los seres humanos.
- Aumentar la seguridad de los usuarios de las carreteras y autopistas mediante el establecimiento de las sanciones correspondientes.

- Regular el cumplimiento de todas las configuraciones del autotransporte de carga, incluidos los tractocamiones doblemente articulados, en materia de límites de velocidad, pesos, dimensiones, capacidades y condiciones técnico-mecánicas; lo anterior, con base en lo establecido en la propia Ley y sus reglamentos, así como en las normas oficiales mexicanas correspondientes.
- Enfatizar en la capacitación de las personas conductoras del autotransporte de carga, con el objeto de disminuir los índices de accidentabilidad que todas las configuraciones del autotransporte de carga pueden provocar.

En cuanto a la regulación del cumplimiento de todas las configuraciones del autotransporte de carga, propongo que todas ellas deberán cumplir con las regulaciones de peso bruto vehicular máximo y dimensiones, así como con los elementos básicos de seguridad físico-mecánica y de seguridad vial establecidos en la ley, sus reglamentos y en las normas oficiales mexicanas correspondientes.

Asimismo, con el objeto de regular la circulación de los tractocamiones doblemente articulados o *fulles*, incluyendo todas las disposiciones y condiciones que deben cumplir, para de esta manera asegurar que su tránsito por las carreteras del país sea más seguro.

Cabe destacar que los tractocamiones doblemente articulados representan una configuración del transporte muy importante para el desarrollo económico de México. Su utilización resulta indispensable en diversos ámbitos como el logístico, el de seguridad, el medioambiental y el económico. Ejemplo de lo anterior es que actualmente, entre 20 y 35 por ciento de toda la carga nacional se mueve a través de este tipo de configuración, lo que quiere decir que, al mover un mayor volumen de mercancías a lo largo y ancho del país, este tipo de configuración ayuda a mejorar nuestras condiciones logísticas y económicas del país. Así que, a mayor consolidación de carga, se podrían reducir el congestionamiento en las carreteras, la contaminación y los percances viales.

Los tractocamiones doblemente articulados, al ser los más regulados, cuentan con una mayor tecnología en materia de seguridad, lo que se traduce en que sólo representan 4.4 por ciento de los accidentes viales, contra 20.5 por ciento de los accidentes provocados por camiones articulados y unitarios. Es decir, por cada accidente en el que se ve involucrado un tractocamión doblemente articulado, hay 4.5 accidentes relacionados con un camión articulado o unitario. Asimismo, la tasa de mortalidad en accidentes donde participan camiones articulados y unitarios es 35 por ciento más alta que cuando participan tractocamiones doblemente articulados.

Por lo anteriormente expuesto, me permito someter a consideración de esta honorable asamblea la siguiente iniciativa con proyecto **de**

Decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de regulación del autotransporte federal

Artículo Único. Se **reforman** los artículos 17, fracción XIV, 36, párrafos primero, segundo, tercero, cuarto y quinto actuales; 39, párrafo primero; 50, párrafo primero, y 74 Ter,

fracciones IV y V; 57 párrafo primero, y se **adicionan** los artículos, 5, segundo párrafo de la fracción II; 17, fracción XV, recorriéndose los subsecuentes; 35, un párrafo tercero; 36, con un párrafo tercero, recorriéndose los subsecuentes; 39, con el párrafos segundo; 50, con un párrafo segundo, recorriéndose los subsecuentes; 50 Bis; 57, con un párrafo segundo; 70, con un párrafo quinto y 74 Ter, con una fracción VI, todos de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 5o. ...

Corresponden a la Secretaría, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la Administración Pública Federal las siguientes atribuciones:

I. ...

En las políticas y programas para el desarrollo de servicios de autotransporte federal, se deberá promover la descarbonización gradual a través de la planeación y conducción de políticas públicas orientadas a fomentar la incorporación de tecnologías que reduzcan las emisiones contaminantes del parque vehicular.

II a IX. ...

Artículo 17. Las concesiones y permisos se podrán revocar por cualquiera de las causas siguientes:

I. a XIII. ...

XIV. Incumplir reiteradamente cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta Ley o en sus reglamentos;

XV. Omitir por tercera ocasión consecutiva, en el plazo de un año, el cumplimiento por parte del titular del permiso, o sus conductores, de los límites máximos de velocidad, pesos, dimensiones, bajo los siguientes supuestos:

- a) Cuando las omisiones sean por, límites de peso, capacidad y dimensiones, las sanciones se aplicarán al titular del permiso, y**
- b) Sólo en caso de las omisiones sancionadas por límites de velocidad, la revocación se aplicará a las personas conductoras.**

En cualquier caso, la revocación de permisos a que se refiere la presente fracción únicamente procederá cuando las omisiones hayan sido sancionadas, y dichas sanciones se encuentren firmes. y

XVI. Las demás previstas en la concesión o el permiso respectivo.

...

Artículo 35. ...

...

Los permisionarios adoptaran esquemas de autorregulación, autoevaluación y/o certificación, aplicando las buenas prácticas de cumplimiento de la normatividad en materia de seguridad vial, de pesos y dimensiones, condiciones físico-mecánicas, así como de emisiones contaminantes.

Artículo 36. Las personas conductoras de vehículos de autotransporte federal deberán obtener y, en su caso, renovar, la licencia federal que expida la Secretaría en formato digital, en los términos que establezca el reglamento respectivo. Quedan exceptuados de esta disposición los conductores de vehículos a los que se refieren los artículos 40 y 44.

Las personas interesadas deberán aprobar los cursos de capacitación y actualización de conocimientos teóricos y prácticos con vehículos o simuladores que se establezcan en el reglamento respectivo.

Los permisionarios están obligados a vigilar y constatar que **las personas conductoras** de sus vehículos **hubieren acreditado el programa de capacitación correspondiente y que** cuentan con la licencia federal vigente.

La Secretaría **publicará los lineamientos mediante los cuales se verificará la validez de los cursos de capacitación y** llevará un registro de las licencias que otorgue.

Las personas conductoras de vehículos que transitan en los caminos y puentes deberán portar la licencia vigente que exijan las disposiciones jurídicas aplicables. Asimismo, se abstendrán de conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de drogas de abuso, hablar por teléfono celular o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación.

...

Artículo 39. 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 las **demás especificaciones de seguridad físico-mecánicas establecidas en las normas oficiales mexicanas correspondientes**, 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.

Las unidades automotrices que, los permisionarios, ingresen al servicio de autotransporte federal y el transporte privado, en virtud de lo establecido en la fracción I del artículo 5 de esta ley deberán de incorporar tecnologías que reduzcan de manera ostensible las emisiones contaminantes.

Artículo 50. El permiso de autotransporte de carga autoriza a sus titulares para realizar el autotransporte de cualquier tipo de bienes en todos los caminos de jurisdicción federal. **Las configuraciones empleadas para tal efecto deberán cumplir con las regulaciones de**

peso bruto vehicular máximo y dimensiones, así como con los elementos básicos de seguridad físico-mecánica y de seguridad vial establecidos en esta Ley, las normas oficiales mexicanas y los reglamentos correspondientes.

El permisionario y/o el propietario de la carga o el usuario del servicio serán corresponsables de verificar el cumplimiento de los límites máximos de peso y dimensiones. La omisión de esta disposición los hará acreedores a las sanciones previstas en esta Ley y sus reglamentos.

Artículo 50 Bis. Los permisionarios de autotransporte federal de carga, que requieran circular en configuraciones de tractocamión doblemente articulado, deberán cumplir con las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control que se establecen en la Norma Oficial Mexicana vigente, así como obtener la autorización correspondiente.

La autorización expresa se otorgará siempre que se cuente con la verificación física por parte de la Secretaría en las unidades de verificación acreditadas con este fin.

Las configuraciones señaladas podrán circular por carreteras de alta especificación a una velocidad máxima de 80 kilómetros por hora.

En el caso de las configuraciones doblemente articuladas que cuenten con una autorización especial de conectividad otorgada por la Secretaría para circular en caminos de menores especificaciones, deberán rigurosamente que acatar los límites de velocidad máxima de 80 km por hora.

Adicionalmente deberán cumplir con las siguientes condiciones:

- a) Contar con Autorización Expresa expedida por la Secretaría;
- b) Ser operados exclusivamente por personas conductoras que cuenten con la Licencia Categoría E, vigente;
- c) Bitácora electrónica.

Artículo 57. Para operar un centro destinado a la capacitación y el adiestramiento de **personas conductoras** del servicio de autotransporte federal, será necesario contar con las autorizaciones que otorguen las autoridades correspondientes. La Secretaría se coordinará con las autoridades competentes para los requisitos de establecimiento, así como para los planes y programas de capacitación y adiestramiento que deberán actualizarse periódicamente.

Artículo 70. ...

...

...

...

Para el caso de lo dispuesto en el tercer párrafo del Artículo 35 de esta Ley, la Secretaría emitirá y supervisará el cumplimiento de los Lineamientos de los esquemas de autorregulación, autoevaluación y/o certificación en su caso a los que deberán sujetarse los permisionarios que cuenten con los elementos técnicos para realizar por sí mismos las verificaciones correspondientes.

Los Lineamientos deberán atender, en sus requerimientos, la estratificación de las empresas que determina la Secretaría de Economía.

Artículo 74 Ter. La Secretaría de Seguridad Pública a través de la Guardia Nacional, podrá retirar de la circulación los vehículos en los siguientes casos:

I. a III. ...

IV. Cuando se encuentren en tránsito y no cumplan con las condiciones mínimas de seguridad, que se determinen en esta Ley y los ordenamientos que de ella se deriven;

VI. Cuando se contravenga lo dispuesto en el artículo 50 Bis de la presente Ley.

Artículos Transitorios

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

Segundo. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, en un plazo no mayor a 180 días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto, deberá emitir los lineamientos de los esquemas de autorregulación, autoevaluación y/o certificación a los que deberán sujetarse los concesionarios o permisionarios.

Notas

1 “Estadística Básica del Autotransporte Federal 2021”, Dirección General de Autotransporte Federal, 2022, México.

2 Ídem.

3 https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/EST_BASICA/Boletines/Bolet%3ADn_febrero2021.pdf

4 Diversos estudios desarrollados por la OCDE, arrojan los siguientes datos:

- En Australia, los vehículos articulados de mayor peso y dimensión (High Performance Vehicles) tienen una tasa de accidentes por kilómetro del 25% menor que los vehículos articulados convencionales.

- En la provincia de Alberta, en Canadá, en el periodo 1999 a 2005, la circulación de los dobles y triples remolques mostró el mejor desempeño en seguridad, frente al resto de las demás configuraciones. En los Países Bajos, después de 4 años de pruebas (2011), se detectaron 54 accidentes en los que se involucraron los doble remolques, comprobándose con ello que no existía relación entre las causas de estos accidentes y las características del vehículo.

- Durante 5 años en Alemania ocurrieron 13 accidentes, sólo 1 con víctimas mortales. En este país europeo, no se identificó que las causas de los accidentes estuvieran relacionadas con el tipo de configuración de transporte.

-En Dinamarca, después de 2 años de pruebas, se identificaron 4 accidentes en los que se involucró a los doble remolques sobre 37 millones de vehículos-km, lo que representó una tasa de accidentabilidad significativamente menor a la de otras configuraciones.

- En 1996, el Departamento de Transporte de los Estados Unidos concluyó un estudio donde identificó que las configuraciones de mayores dimensiones (LCV) contribuyeron con el 21.5% de kilómetros recorridos, pero sólo el 11.9% de los accidentes.

5 Anuario estadístico de accidentes en carreteras federales, IMT, 2017, Volvo Trucks Safety Report.

6 Costos de operación base de los vehículos representativos del transporte interurbano 2018, IMT, 2018. High Capacity Transport. Towards Efficient, Safe and Sustainable Road Freight. ITF-OECD 2018.

7 Inventario Nacional de Emisiones de gases de Efecto Invernadero, INECC 2015. Towards Decarbonising Transport. A 2018 Stocktake on Sectoral Ambition in the G20. Report on behalf of Agora Verkehrswende.

8 <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

9 “Transport in a Fast-Changing Europe”, Group Transport 2000 Plus, 1990, CE, Brussels.

10 Ídem.

11 “Colección de estudios sectoriales y regionales. Conociendo la Industria del Autotransporte de Carga”, INEGI, 2021, México.

12 <https://www.imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt628.pdf>

13 <https://observatorioplanificacion.cepal.org/es/modalidades/transicion-de-politica-de-transporte-politicas-publicas-de-movilidad-en-el-estado-de>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 28 de marzo de 2023.

Diputado Francisco Javier Borrego Adame (rúbrica)