

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA EL ARTÍCULO 51 BIS Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 61, DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE PROHIBICIÓN DE UNIDADES DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA DE DOBLE REMOLQUE.**

Quienes suscribimos, **Diputados Rubén Ignacio Moreira Valdez, Lorena Piñón Rivera y Humberto Ambriz Delgadillo**, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXVI Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, y con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 6, numeral 1, fracción I; 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, sometemos a consideración de esta Honorable Asamblea, la presente Iniciativa al tenor de la siguiente

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

La Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (AGONU) en su resolución 64/255 emitida 1 de marzo de 2010, proclamó el periodo 2011-2020 como Decenio de Acción para la Seguridad Vial, con el propósito fundamental de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el planeta, alentando acciones en los planos nacional, regional y mundial.<sup>1</sup>

En consecuencia, la AGONU presentó *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*,<sup>2</sup> en cuyas consideraciones mencionaba que cada año, cerca de 1.3 millones de personas fallecían a raíz de un accidente de tránsito –más de 3 mil defunciones diarias– y más de la mitad de ellas no viajaban en automóvil. Entre 20 y 50 millones de personas más sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito, que constituyen una causa de discapacidad en todo el orbe. 90 por ciento de las defunciones por accidentes vehiculares tienen lugar en los países de ingresos bajos y medianos, donde se halla menos de la mitad de los autotransportes en todo el mundo. Entre las tres causas principales de defunciones de personas de entre 5 a 44 años figuran los traumatismos causados por el tránsito.

De acuerdo con estos antecedentes, la AGONU estimaba que sin medidas inmediatas y eficaces, dichos traumatismos se convertirán en la quinta causa mundial de muerte, con unos 2.4 millones de

<sup>1</sup> Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (2010). Resolución 64/255 en sitio web: [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/UN\\_GA\\_resolution-54-255-es.pdf](https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-es.pdf)

<sup>2</sup> Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (2011). Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial en sitio web: [https://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/plan\\_spanish.pdf?u a=1](https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf?u a=1)

fallecimientos anuales. Ello se debe, en parte, al rápido aumento del mercado de vehículos de motor sin que haya mejoras suficientes en las estrategias sobre seguridad vial ni la planificación del uso del territorio. Se ha estimado que las colisiones de vehículos de motor tienen una repercusión económica de 1 a 3 por ciento en el producto interno bruto nacional. La reducción del número de heridos y muertos por accidentes de tránsito mitigará el sufrimiento, desencadenará el crecimiento y liberará recursos para una utilización más productiva.

Es claro que las unidades de autotransporte de carga juegan un rol muy importante en el traslado de mercancías entre los diferentes centros de consumo, tan sólo en México, más de 80 por ciento de los productos se transportan por este medio.

Existe una gran variedad de unidades vehiculares empleadas para el transporte de carga pesada, tanto por tamaño y capacidad como por tipo de carga (carga sólida, líquida, a granel, etcétera), dentro de esta diversidad se ubican camiones unitarios, unidades motrices y unidades de carga. Las unidades motrices, por su función, comúnmente llamados tracto camiones, requieren conectarse a unidades de carga (semirremolques), formando así una unidad articulada con capacidad automotriz, incluso es posible conectar varios semirremolques a un mismo tracto camión constituyendo de esta forma configuraciones multiarticuladas.

Si bien se han regulado sobre ciertas condiciones mecánicas que deben cumplir los vehículos de autotransporte de carga para poder circular con doble remolque como lo son: freno auxiliar de motor, sistema antibloqueo para frenos (ABS), suspensión de aire y dispositivo regulador de la velocidad (vehículo gobernado en su velocidad a través de la computadora del motor hasta una velocidad máxima de 80 kilómetros por hora–km/h), pero este tipo de medidas no evitan que sigan ocurriendo accidentes, porque el tipo de frenos que tienen los tráileres no son aptos para detener de forma oportuna y eficaz el peso que trasladan, pues estudios realizados por académicos indican que el segundo remolque tarda hasta 7 segundos en comenzar con la activación del mecanismo de frenado, con una fuerza de fricción que obviamente contrarresta que se detenga el automotor y el primer contenedor articulado.

Los accidentes automovilísticos se pueden percibir diariamente en las diversas rutas de las carreteras federales o fuera de estas. Estos accidentes pudieron haberse ocasionado por diversos factores, entre los que podemos mencionar los siguientes: descompostura mecánica en el sistema de frenos, falta de capacitación de la persona que opera la unidad, falla en los neumáticos, avería en el sistema eléctrico de la unidad, accidentes causados por el poco control que se tiene sobre la segunda caja, invasión de carriles, etcétera.

Ahora bien, en México la mayor parte de los accidentes ocasionados, se deben a aquellos vehículos de carga; ya sea de semirremolque, remolque y doble remolque. Estos últimos causan en el país más de mil 600 accidentes al año y aproximadamente más de mil decesos. México ocupa el séptimo lugar entre los países con mayor número de accidentes viales, de acuerdo con la Organización de las Naciones Unidas (ONU).

Además, en 2017 la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) hizo una revisión a la regulación mexicana en materia de transporte de carga.<sup>3</sup> De acuerdo a su análisis, el transporte de mercancías por vía terrestre es el modo más importante en México, en términos de producción, volumen y empleo. Más de la mitad del valor del comercio internacional de México se realiza por vía terrestre, la mayor parte del mismo en la frontera con Estados Unidos de América (EUA). Los instrumentos regulatorios más importantes para el transporte terrestre se relacionan con seguridad, dimensiones de peso y tamaño, la importación de vehículos usados y las emisiones.

También se refiere que la fatiga de los conductores es una causa preponderante en accidentes. Casi todos los países miembros de la OCDE regulan la cantidad de horas al volante y los tiempos de descanso para los choferes comerciales, pero no existen límites legales sobre tiempos de manejo continuo en México.

Los vehículos pesados en México son usados e importados particularmente de EUA, y con frecuencia se trata de vehículos con varios años de uso y que probablemente estén equipados con estándares más bajos en términos de seguridad y tecnología de control de emisiones.

México tiene uno de los récords más bajos en seguridad de carreteras dentro de los países miembros de la OCDE, en términos de fallecimientos y lesiones graves *per cápita* por vehículo. La falta de recursos para la aplicación y la coordinación inadecuada entre oficinas gubernamentales son características comunes en México. La regulación sobre pesos y dimensiones en México fue revisada y actualizada recientemente. Los cambios en los límites de pesos y dimensión de camiones tienden a ser un tema controversial en los países miembros de la OCDE, debido a que existen puntos de vista muy fuertes por parte de los actores involucrados con puntos de vista contrarios.

Así la OCDE expuso sus siguientes recomendaciones:



<sup>3</sup> Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (2017). Reporte sobre regulación mexicana en materia de transporte de carga en sitio web: <https://www.oecd.org/gov/regulatory-policy/Resumen-Regulacion-Transporte-Mexico.pdf>

- Aumentar los recursos disponibles para aplicación y verificación del cumplimiento de la regulación.
- Completar y adoptar, como asunto prioritario, la regulación sobre horas de servicio.
- Introducir estándares de emisiones en la regulación para vehículos importados de segunda mano
- Fundamentar cualquier cambio en los límites de peso y dimensión en evidencia empírica que permita realizar un análisis costo-beneficio sobre los cambios propuestos.

Los datos más recientes del *Anuario Estadístico de Accidentes en Carreteras Federales* (2019) del Instituto Mexicano del Transporte,<sup>4</sup> que se refiere exclusivamente a la red carretera vigilada por la Guardia Nacional (GN) durante 2019. Reportaron 12 mil 56 siniestros que dejaron un saldo de 3 mil 44 personas fallecidas en el lugar de la colisión y 8 mil 501 lesionados; los daños materiales ascienden a mil 175 millones de pesos. La movilidad en la red analizada, de casi 50 mil kilómetros de longitud, se cuantificó en más 157 mil millones de vehículos-kilómetro.

De los 12 mil 56 siniestros registrados, participaron 19 mil 388 vehículos –entre los que se incluyen vehículos ligeros (12 mil 199), articulado (2 mil 346), camión unitario (mil 514), motocicleta (mil 82), doble articulado (844), camión de pasajeros (mil 514), bicicleta (98) y otros (906, incluye no identificados, diversos y ferrocarril).

En los saldos absolutos destacan Veracruz (mil), Guanajuato (742) y Jalisco (633), que agrupan 2 mil 375 colisiones que dejaron un saldo de 607 fallecidos y mil 595 lesionados. Un indicador que refleja la severidad de las colisiones es la relación entre el número víctimas (muertos y lesionados) y el número de percances con víctimas; en este rubro sobresalen Sonora, Durango y Michoacán.

Para ampliar la magnitud de los accidentes más allá de las carreteras federales, el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (Inegi)<sup>5</sup> registró 362 mil 596 en 2019 a nivel nacional en estados, municipios y alcaldías, sin considerar la red carretera federal. De estos accidentes en carreteras estatales o en territorio de municipios y alcaldías, participaron 15 mil 65 vehículos de carga.

Del total de muertes registradas en 2019, 49.01 por ciento fueron conductores (2 mil 22), 24.19 por ciento pasajeros (998); 22.52 por ciento peatones (929) y 4.26 por ciento otro tipo de víctimas (176). Del total de

<sup>4</sup> Instituto Mexicano del Transporte (2019). Reporte en sitio web:  
<https://imt.mx/archivos/Publicaciones/DocumentoTecnico/dt80.pdf>

<sup>5</sup> Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (2020). Reporte en sitio web:  
<https://www.inegi.org.mx/programas/accidentes/default.html#Tabulados>

heridos registrados en 2019, 46.88 por ciento corresponde a conductores (42 mil 997); 35.02 por ciento a pasajeros (32 mil 124); 14.83 por ciento a peatones (13 mil 609) y 3.25 por ciento a otro tipo de víctimas (2 mil 983).

Por otro lado, con base en datos más recientes, en México hay al menos 450 mil unidades de transporte de carga de los que casi 8 por ciento son camiones de doble remolque que además representan un deterioro progresivo a las carreteras del país por el desgaste que se produce al trasladar el peso de éstos.

Vehículo	Clase	Total Nacional	%
<b>Unidades motrices</b>		<b>483,016</b>	<b>80.47</b>
Camión de dos ejes	C2	84,226	
Camión de tres	C3	73,909	
Tractocamión de dos ejes	T2	2,968	
Tractocamión de tres ejes	T3	301,088	
Otros		825	
<b>Unidades de arrastre</b>		<b>450,237</b>	<b>49.48</b>
Semirremolque de un eje	S1	3,643	
Semirremolque de dos ejes	S2	358,813	
Semirremolque de tres ejes	S3	87,040	
Semirremolque de cuatro ejes	S4	595	
Semirremolque de cinco ejes	S5	60	
Semirremolque de seis ejes	S6	96	
<b>Semirremolques</b>	<b>S</b>	<b>450,237</b>	
Remolque de dos ejes	R2	2,832	
Remolque de tres ejes	R3	655	
Remolque de cuatro ejes	R4	120	
Remolque de cinco ejes	R5	15	
Remolque de seis ejes	R6	56	
<b>Remolques</b>	<b>R</b>	<b>3,679</b>	
<b>Grúas</b>	<b>G</b>	<b>418</b>	<b>0.05</b>
<b>Total</b>		<b>917,381</b>	<b>100</b>

En nuestro país se permiten los camiones de doble remolque de hasta 31 metros de largo, que va de punta a punta de la unidad con cargas que llegan hasta las 75.5 toneladas de peso. Si comparamos estas dimensiones y peso con otras naciones de primer mundo encontramos que:

- Canadá, establece como límite máximo 50 toneladas de carga en un vehículo de 25 metros de longitud máxima.
- En Alemania , Bélgica , España , Finlandia , Italia y Suiza , son 43 toneladas que además no rebasan los 20 metros de dimensión.



- EUA, autoriza para estos vehículos de transporte hasta un máximo de 24 metros de largo y el cual no debe exceder el peso de no más de 40 toneladas. Cabe considerar, que en varios estados de EUA estos camiones están estrictamente prohibidos.<sup>6</sup>

Si realizamos una comparación entre la normatividad que tienen otros países con el nuestro, simplemente nos quedamos prácticamente vulnerables ante un accidente de tránsito, sobre todo porque hoy en día es común ver que estos camiones circulan en lugares en las cuales ponen en mayor riesgo a los automovilistas.

Al respecto, el 24 de febrero de 2018 entró en vigor la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, sobre pesos y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal. Dicha norma establece que estas unidades deben de contar con espejos auxiliares, luces automáticas, frenos antibloqueo, sistema de localización de GPS, reducción de la velocidad máxima a 80 kilómetros y circular con un mínimo de 100 metros de separación con respecto a otros vehículos pesados, sólo por mencionar algunos de los protocolos que marca dicha norma.<sup>7</sup>

De lo anterior resalta que los nuevos lineamientos contemplan que el peso bruto vehicular máximo para el tipo de camiones doble remolque sea de 66.5 toneladas, mismos que se podrán incrementar en 1.5 toneladas en cada eje motriz y una tonelada en cada eje de carga, que da como resultado un peso máximo de 75.5 toneladas. Finalmente, si se compara con los estándares internacionales, el país supera en gran medida las dimensiones de longitud y carga máxima.

En virtud de lo anterior, si hacemos un análisis entre la norma de 2014 y la actual, encontramos que el límite de peso de transporte para los camiones *full*<sup>8</sup> no cambia; de la anterior norma se preveía que los camiones *full* que no cumplían con ciertas condiciones de seguridad sólo podían transportar hasta 66.5 toneladas y si las cumplían podían cargar hasta los 75.5 toneladas. Entonces el único cambio que se encuentra es que ahora es obligatorio para todos los camiones de doble remolque cumplir por lo estipulado en la norma, de lo contrario serán acreedores de las sanciones de dicha norma.

<sup>6</sup> La Razón. (2018) ¡Basta ya! de camiones de doble remolque. Febrero 05, 2019, de La Razón Sitio web: <https://www.razon.com.mx/columnas/basta-ya-de-camiones-de-doble-remolque/>

<sup>7</sup> Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal. Disponible en: [https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5508944&fecha=26/12/2017](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5508944&fecha=26/12/2017)

Pero no sólo son los camiones de doble remolque y su exceso de carga los que provocan accidentes, también tenemos aquellos camiones semirremolque y de carga sencilla, los cuales en los últimos años también han dejado grandes pérdidas humanas, materiales y económicas. Lo que destaca de estos vehículos es que por lo general vienen encarrilados y al perder el control o quedarse sin frenos, se estrellan con lo que encuentran a su paso. Tal y como ocurrió el 13 de abril de 2017, cuando un camión cisterna impactó un autobús de pasajeros en una carretera entre Michoacán y Guerrero, donde fallecieron 24 personas calcinadas.

Como se puede apreciar, en la mayoría de los accidentes ocurridos se ve involucrada una unidad de carga. Ante esto se puede apreciar que aun cuando el reglamento especifique el protocolo de seguridad para prevenir accidentes, ya se ha visto superado. Por lo que es necesario tomar medidas más severas que ayuden a fortalecer la seguridad de todos los ciudadanos que transitan a través de carreteras federales y fuera de estas.

Recientemente, el sábado 26 de octubre pasado, en el Estado de Zacatecas, ocurrió un terrible accidente que dejó un saldo de 24 muertos y 5 heridos, esto a causa de un choque entre un tractocamión y un autobús en el municipio de Guadalupe, cerca de la caseta de la carretera federal Osiris-Aguascalientes. Los hechos ocurrieron cuando al tractocamión se le desprendió el remolque que transportaba e impactó en el Ómnibus que se dirigía a Ciudad Juárez, Chihuahua. Debido a la magnitud del accidente participaron corporaciones de rescate de Zacatecas y de Aguascalientes.<sup>8</sup>

La finalidad de esta iniciativa es eliminar el uso del transporte de doble remolque, como una condición de seguridad para las personas que viajan en otras unidades y los transeúntes, así como de los mismos operadores de dichas unidades, estableciendo que al convertirse en ley, haya un plazo de 12 meses para que salgan de la circulación los doble remolque y los empresarios del autotransporte articulado puedan hacer las adecuaciones necesarias para operar.

Finalmente, con el fin de disminuir los diversos acontecimientos que se han presentado en los últimos años y que han provocado la pérdida de vidas humanas, bienes materiales y pérdidas económicas, proponemos ante esta soberanía la siguiente reforma de ley, que se presenta en la siguiente tabla para su mayor entendimiento:



<sup>8</sup> <https://lopezdoriga.com/nacional/smn-pronostica-lluvias-puntuales-fuertes-siete-estados/>

LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL  Redacción vigente	PROPUESTA QUE REFORMA Y ADICIONA EL ARTÍCULO 51 BIS Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 61 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL
Artículo 51 bis...  Sin correlativo	Artículo 51 bis. <b>Queda prohibida la circulación en carreteras y caminos del territorio nacional a unidades de autotransporte de carga con doble articulación, remolques o semirremolques.</b>
Artículo 61.- Los semirremolques de procedencia extranjera que se internen al país en forma temporal, podrán circular en los caminos de jurisdicción federal, hasta por el periodo autorizado en los términos de la ley de la materia, siempre y cuando acrediten su legal estancia. En el arrastre deberán utilizar un vehículo autorizado para la prestación del servicio de autotransporte de carga.	Artículo 61.- <b>Los autotransportes de carga de procedencia extranjera deben cumplir con las dimensiones establecidas para circular en las carreteras y caminos del territorio nacional descritas en el artículo 51 bis de la presente ley.</b>



Por lo anteriormente expuesto sometemos a consideración de esta honorable Cámara de Diputados la siguiente iniciativa con proyecto de:

**DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA EL ARTÍCULO 51 BIS Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 61 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL**

**Único.** Se adiciona el artículo 51 Bis y se reforma el artículo 61 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte federal, para quedar como sigue:

**Artículo 51 Bis. Queda prohibida la circulación en carreteras y caminos del territorio nacional a unidades de autotransporte de carga con doble articulación, remolques o semirremolques.**

**Artículo 61. Los autotransportes de carga de procedencia extranjera deben cumplir con las dimensiones establecidas para circular en las carreteras y caminos del territorio nacional descritas en el artículo 51 Bis de la presente ley.**



**TRANSITORIOS**



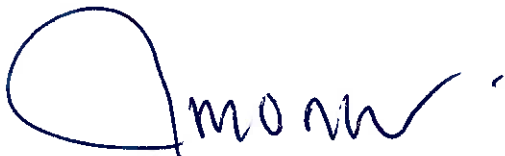
## TRANSITORIOS

**Primero.** El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación. Se establece un plazo de 6 meses para que salgan de la circulación los vehículos de doble remolque, para que los empresarios del autotransporte articulado puedan hacer las adecuaciones necesarias para operar.


**Segundo.** A la entrada en vigor del presente decreto, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes deberá de realizar de inmediato las adecuaciones a la NOM-012- SCT-2-2017 "Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las carreteras de jurisdicción federal", de conformidad a lo estipulado en el presente ordenamiento.

**Tercero.** Se derogan las disposiciones que se opongan a lo establecido en el presente decreto.

**Palacio Legislativo de San Lázaro, a 29 de octubre de 2024.**



**DIP. RUBÉN I. MOREIRA VALDEZ**



**DIP. LORENA PIÑÓN RIVERA**



**DIP. HUMBERTO AMBRIZ DELGADILLO**

-oOo-

**Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, LXVI Legislatura**

**Junta de Coordinación Política**

**Diputados:** Ricardo Monreal Ávila, presidente; Noemí Berenice Luna Ayala, PAN; Carlos Alberto Puente Salas, PVEM; Reginaldo Sandoval Flores, PT; Rubén Ignacio Moreira Valdez, PRI; Ivonne Aracely Ortega Pacheco, MOVIMIENTO CIUDADANO.

**Mesa Directiva**

**Diputados:** Sergio Carlos Gutiérrez Luna, presidente; vicepresidentes, María de los Dolores Padierna Luna, MORENA; Kenia López Rabadán, PAN; María del Carmen Pinete Vargas, PVEM; secretarios, Julieta Villalpando Riquelme, MORENA; Alan Sahir Márquez Becerra, PAN; Nayeli Arlen Fernández Cruz, PVEM; José Luis Montalvo Luna, PT; Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel, PRI; Laura Iraís Ballesteros Mancilla, MOVIMIENTO CIUDADANO.

**Secretaría General**

**Secretaría de Servicios Parlamentarios**

**Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados**

**Director:** Juan Luis Concheiro Bórquez, **Edición:** Casimiro Femat Saldívar, Ricardo Águila Sánchez, Antonio Mariscal Pioquinto.

**Apoyo Documental:** Dirección General de Proceso Legislativo. **Domicilio:** Avenida Congreso de la Unión, número 66, edificio E, cuarto nivel, Palacio Legislativo de San Lázaro, colonia El Parque, CP 15969. Teléfono: 5036 0000, extensión 54046. **Dirección electrónica:** <http://gaceta.diputados.gob.mx/>