



“2025, AÑO DE LA MUJER INDÍGENA”

COMISIÓN PERMANENTE DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN LXVI LEGISLATURA

De la **Senadora María del Rocío Corona Nakamura**, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión y con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, numeral 1, fracción I del Reglamento de la Cámara de Diputados, 58 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, somete a la consideración de esta Honorable Asamblea la presente **PROPOSICION CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LA SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, A QUE TOMEN LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA GARANTIZAR QUE TODOS LOS VEHÍCULOS DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA CON DOS O MÁS REMOLQUES O SEMIRREMOLQUES DEN CUMPLIMIENTO A LOS REQUERIMIENTOS EN MATERIA DE PESO, DIMENSIONES, CONDICIONES FÍSICO-MECÁNICAS Y DE VELOCIDAD, ESTABLECIDOS PARA AVALAR SU CIRCULACIÓN SEGURA**, al tenor de las siguientes:

CONSIDERACIONES

Sin duda alguna, es imprescindible para toda economía en el mundo, la correcta sincronía y armonización entre los requerimientos técnicos, la infraestructura y los servicios demandados, para la satisfacción de las necesidades.

Con ello se logra, no solo la eficiencia y rapidez requerida en la actualidad, sino también la eliminación de capacidades instaladas desaprovechadas, que pueden generar tanto retrasos, como a la vez, pérdidas económicas, de insumos o incluso de capital humano, escenarios que para nada son deseables.

Es así, que contar con una infraestructura sólida, desarrollada y actualizada, fortalecida por una inversión constante y en la medida de lo posible creciente, se vuelve un reto formidable tanto para los gobiernos como, para la sociedad en su conjunto.

A la par de lo anterior, se debe de tener una capacidad suficiente y adecuada, de generación y disposición de servicios tanto generales, complementarios o auxiliares, que valiéndose de la infraestructura instalada y disponible, den cause y el engranaje correcto, a la dinámica económica, industrial, empresarial, organizacional o bien, de transporte y comunicación entre otras más.

PÁGINA 1 DE 12





“2025, AÑO DE LA MUJER INDÍGENA”

Y en estos dos e imprescindibles requerimientos anteriormente descritos, cualquier esfuerzo por mejorarlos y preservarlos, no es menor por el contrario, es sumamente valioso.

De manera inversa, si en algún elemento requerido hay una falla, carencia o insuficiencia ya sea menor o mayor, permanente o coyuntural, directa o indirecta; esto afectará irremediablemente el correcto funcionamiento, aplicación, sincronía y operación de los subsecuentes requerimientos económicos referidos y ante ello, el costo no solo en materia económica o monetaria será sumamente desproporcionado, sino también lo serán las afectaciones y consecuencias estructurales en el corto, mediano y largo plazo.

Estas situaciones, la experiencia nos ha mostrado crudamente que tienden a concebir o propiciar desequilibrios económicos, estancamientos en el crecimiento, o incluso, tienen la capacidad para generar y detonar crisis económicas generacionales.

Es por ello, que cuidar todos y cada uno de los factores que forman parte del engranaje en materia económica, es sumamente importante e imprescindible; por parte tanto de gobierno como de sociedad.

Y nuestro país no es excepción de lo anterior; e incluso hemos sido tanto testigos como ejemplo, de las dos caras de la moneda; es decir, el crecimiento detonado por la correcta inversión, funcionamiento y cuidado de los elementos tanto micro como macroeconómicos, y desafortunadamente también, de crisis recurrentes, desequilibrios económicos y estancamientos o recesiones económicas de diferentes magnitudes.

En este orden de ideas, hay un sector sumamente indispensable, en este conjunto y engranaje de nuestra economía que, es el objetivo particular del presente Punto de Acuerdo que someto a consideración.

Es un sector pionero, protagonista de todas nuestras etapas de desarrollo y crecimiento, pero también ha sido depositario de señalamientos y prejuicios por parte de la sociedad en su conjunto, debido a las situaciones de inseguridad en las que se ha visto involucrado.

Me refiero a nuestro sector de servicios de autotransporte federal.





“2025, AÑO DE LA MUJER INDÍGENA”

De conformidad a lo establecido en el artículo 33 de nuestra Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, los servicios de autotransporte federal tienen 3 clasificaciones, siendo estas las siguientes:

Artículo 33.- Los servicios de autotransporte federal, serán los siguientes:

I. De pasajeros;

II. De turismo; y

III. De carga. ¹

Servicios de autotransporte que en nuestra economía, es indiscutible su importancia y la aportación al desarrollo y nuestras finanzas nacionales.

De ahí que su crecimiento no solo sea vertiginoso, sino también permanente, dada la necesidad de sus servicios.

Basta mencionar como ejemplo de lo anterior, lo que en materia de autotransporte federal de carga se ha presentado en nuestro país.

Al respecto se puede señalar que en los últimos años este sector ha tenido un crecimiento de sus empresas prestadoras de sus servicios a tasas anuales entre el 10 y 16% en fechas recientes, incluso durante la época de la pandemia.²

Con ello, nuestro país tuvo la capacidad de movilizar tanto al interior como al exterior, las más de 550 mil toneladas de productos y mercancías, de las que se tiene registro, para sostener con esto tasas de crecimiento de al menos 2% en materia de capacidad de transporte y movilización para todo el territorio y nuestro beneficio.³

Lo anterior fue posible gracias a que contamos con una disponibilidad efectiva de al menos 606,090 unidades motrices y al menos 594,443 unidades de arrastre.⁴

¹ Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/27_011220.pdf

² T21.com. Autotransporte tiene posibilidad de crecer aún en desaceleración de la economía.

<https://t21.com.mx/terrestre/2022/01/14/autotransporte-tiene-posibilidad-crecer-aun-desaceleracion-economia>

³ Ídem.

⁴ Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. Autotransporte Federal 2021

<https://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/estadistica/2021/>





“2025, AÑO DE LA MUJER INDÍGENA”

De estas unidades anteriormente descritas, tenemos que del 100%, el 50.5% son unidades motrices y el restante 49.5% son unidades de arrastre.⁵

En lo que respecta a nuestros permisionarios de autotransporte de carga, tenemos en materia de autotransporte de carga general a 196,091 permisionarios y en autotransporte de carga especializada a 14,301 permisionarios; de estos podemos establecer que el 15% son personas morales y el 85% restante se trata de personas físicas.⁶

En el mismo orden de ideas tenemos que en materia de la estructura empresarial de este sector, contamos con al menos 191,550 empresas de las cuales el 81.2% son consideradas hombre - camión, es decir cuentan con entre 1 a 5 vehículos, posteriormente un 16.1% son empresas pequeñas con entre 6 a 30 vehículos, después un 2.1% de empresas medianas con entre 31 a 100 vehículos y por último un 0.6% de empresas consideradas grandes con más de 100 vehículos.⁷

En total nos estamos refiriendo a 1 millón 201 mil 053 vehículos al servicio del autotransporte de carga en nuestro país.⁸

Como podemos ver, es un sector imprescindible, cuya dimensión es garantía y muestra de ello.

Un sector que moviliza al menos 534 mil 469 toneladas de productos a lo largo y ancho de todo nuestro territorio.⁹

De estas mercancías al menos el 64% del total de las mercancías de exportación y cuando menos el 51% del total de las mercancías de importación, se movilizan por medio del sector de autotransporte de carga.¹⁰

Derivado de ello, nuestro país recibe directamente por concepto de derechos y aprovechamientos de este sector, un total de 735,278,109.50 millones de pesos,

⁵ Ídem.

⁶ Ídem.

⁷ Ídem.

⁸ Ídem.

⁹ Ídem.

¹⁰ Cámara Nacional del Autotransporte de Carga. Conociendo a la Industria del Autotransporte de Carga <https://canacar.com.mx/general/publican-inegi-canacar-documento-conociendo-a-la-industria-del-autotransporte-carga/>





“2025, AÑO DE LA MUJER INDÍGENA”

siendo del total de estos un 80% de esta captación de ingresos por vía de derechos y el 20% restante por vía de aprovechamientos.¹¹

Con toda la información anteriormente descrita podemos darnos cuenta de la importancia de nuestro sector de autotransporte de carga federal.

Situación de crecimiento y relevancia, que por igual comparten y coinciden tanto el autotransporte de pasajeros como de turismo.

Al respecto basta mencionar que “más del 97% de pasajeros a nivel nacional se moviliza a través de este medio de transporte, el cual también impulsa el turismo y desarrollo de nuestra nación”¹².

Gracias a ello se reconoce que el autotransporte federal de pasajeros y turismo no solo es motor para la economía nacional, sino también nos ofrece “nuevas tecnologías, calidad, seguridad, eficiencia, mejores servicios, conciencia con el medio ambiente y generación de empleo para más de un millón y medio de trabajadores”.¹³

Sin embargo, muy desafortunadamente y a pesar o quizás hasta en contra de toda su importancia, preponderancia, relevancia y aportación; el sector del autotransporte federal en nuestro país ha sufrido y sigue padeciendo de carencias y pendientes.

De entre todas estas omisiones, hay una que ha generado no solo controversia o expectativa, sino también ha generado accidentes desafortunados e incluso mortales.

Me refiero a la circulación a lo largo y ancho de nuestras vías generales de comunicación, de vehículos de autotransporte federal de carga llamados de doble remolque, sin la garantía del cumplimiento de los requerimientos en materia de peso, dimensiones, condiciones físico-mecánicas y de velocidad, establecidas principalmente para su circulación segura.

¹¹ Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. Autotransporte Federal 2021
<https://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/estadistica/2021/>

¹² Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. El Autotransporte Federal, un motor para la economía nacional.
<https://www.gob.mx/sct/articulos/el-autotransporte-federal-un-motor-para-la-economia-nacional>

¹³ Ídem.





“2025, AÑO DE LA MUJER INDÍGENA”

Lo anterior es un grave problema que se nos ha desbordado y que es urgente atender por lo siguiente.

Si bien en el artículo 35 de nuestra Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal se establece la obligatoriedad de la verificación técnica de las condiciones físicas y mecánicas de las unidades de autotransporte federal, como lo podemos ver en la siguiente redacción:

“Artículo 35.- Todos los vehículos de autotransporte de carga, pasaje y turismo que transiten en caminos y puentes de jurisdicción federal, deberán cumplir con la verificación técnica de su condiciones físicas y mecánicas y obtener la constancia de aprobación correspondiente con la periodicidad y términos que la Secretaría establezca en la norma oficial mexicana respectiva.

Las empresas que cuenten con los elementos técnicos conforme a la norma oficial mexicana respectiva, podrán ellas mismas realizar la verificación técnica de sus vehículos.”¹⁴

Por igual en el artículo 70, se establece la autoridad correspondiente y encargada de inspeccionar, verificar y vigilar que se cumpla lo señalado en la misma materia de pesos y dimensiones, de acuerdo a la siguiente redacción:

“Artículo 70. La Secretaría tendrá a su cargo la inspección, verificación y vigilancia de los caminos y puentes, así como de los servicios de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado, en sus aspectos técnicos y normativos, para garantizar el cumplimiento de esta Ley, sus reglamentos y las normas oficiales mexicanas que expida de acuerdo con la misma. Para tal efecto, podrá requerir en cualquier tiempo a los concesionarios y permisionarios informes con los datos técnicos, administrativos, financieros y estadísticos, que permitan a la Secretaría conocer la forma de operar y explotar los caminos, puentes, los servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares.

La Secretaría inspeccionará o verificará en centros fijos de verificación de peso y dimensiones, que tanto el autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que operen en los caminos y puentes, cumplen con las disposiciones sobre pesos, dimensiones y capacidad de los vehículos, de acuerdo con lo establecido en las normas oficiales mexicanas respectivas. Lo anterior sin perjuicio de las atribuciones que tiene conferidas la Secretaría

¹⁴ Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/27_011220.pdf





“2025, AÑO DE LA MUJER INDÍGENA”

de Seguridad Pública en la materia, cuando los vehículos circulen en los caminos y puentes.

Para los efectos del presente artículo, la Secretaría podrá comisionar a servidores públicos a su servicio, quienes, en su caso, impondrán las sanciones respectivas. La Secretaría podrá autorizar a terceros para que lleven a cabo verificaciones de acuerdo con lo establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.”¹⁵

La realidad es que lo anterior, no se cumple y mucho peor, no se hace cumplir a cabalidad. Esta situación con el llamado doble remolque, se convierte en un peligro todavía mayor.

Se tiene el registro de que en nuestro país, están circulando al menos de manera debidamente autorizada; es decir sin considerar todos los casos de vehículos de doble remolque que están operando y prestando sus servicios de manera ilegal y clandestina, al menos 594,443 unidades de arrastre.¹⁶

Pero a pesar de que estamos hablando de un número significativo y creciente de vehículos de doble remolque circulando en el país, que multiplica en sí mismo los factores de riesgo; el problema más grave y urgente radica en que nos estamos refiriendo a unidades obsoletas o bien, en malas o deplorables condiciones tanto físicas como mecánicas.

Tomando en base cifras disponibles y ofrecidas por el mismo sector, tenemos el diagnóstico de que, al menos el 7 de cada 10 de todos los vehículos utilizados para el autotransporte de carga en nuestro país, son calificados y considerados como obsoletos.¹⁷

Adicionalmente tenemos que la antigüedad promedio de la flota vehicular de carga en nuestro país es de 19 años, pero hay registro de unidades con una antigüedad de entre 38 y 50 años.¹⁸

¹⁵ Ídem.

¹⁶ Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. Autotransporte Federal 2021
<https://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/estadistica/2021/>

¹⁷ El Financiero. Padece México de flota vehicular de carga obsoleta.
<https://www.elfinanciero.com.mx/transporte-y-movilidad/2021/05/19/padece-mexico-de-flota-vehicular-de-carga-obsoleta/>

¹⁸ Ídem.





“2025, AÑO DE LA MUJER INDÍGENA”

Si ese dato de por sí ya preocupante, alarmante y relevante, lo combinamos con el hecho de que somos uno de los países en todo el mundo que tolera y permite los mayores límites máximos de carga, podemos cuantificar el problema que tenemos; ya que de acuerdo a las últimas reformas realizadas a la NOM- 012, se permite una carga máxima para los doble remolque de 66.5 toneladas de carga, misma que puede ser excedida hasta las 83.4 toneladas.¹⁹

Nos estamos refiriendo a una carga máxima permitida de 83.4 toneladas para un doble remolque circulando en nuestro país, peso que es de los mayores peligrosamente permitidos, en casi todo el mundo.

Pero cabe destacar que ese no es el peso total del doble remolque, porque ese es el peso únicamente de la carga; a ese peso para que tengamos el peso total, hay que sumarle además las 30.4 toneladas de peso promedio de la unidad vehicular.

Es decir, en nuestro país tenemos circulando a vehículos de doble remolque que pesan en total y cuando menos 113 toneladas, asumiendo que las empresas respeten la carga máxima permitida, lo cual en varios accidentes ha quedado demostrado que no es así.

Con estas cifras, nos colocamos peligrosamente, muy lejos de los estándares de seguridad establecidos en el mundo en materia de carga máxima permitida para estas unidades de carga, de hecho medios especializados nos ubican en el quinto lugar con el peso máximo permitido para este tipo de vehículos.²⁰

Por ejemplo, en Estados Unidos, el peso máximo permitido estándar es de 36 toneladas para cargas indivisibles, aunque algunos estados permiten hasta 77 toneladas para unidades con 17 ejes.²¹

En Canadá, el límite máximo de carga de estas unidades es de hasta 62.5 toneladas, en Brasil es de 74 toneladas, Paraguay es de 50.7 toneladas, y en Argentina es de entre 60 y 75 toneladas como máximo, con permiso especial.²²

¹⁹ Diario Oficial de la Federación. NOM-012

https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5508944&fecha=26/12/2017#gsc.tab=0

²⁰ tyt.com. Estos son los países que permiten la circulación de los doble remolque.

<https://www.tyt.com.mx/nota/estos-son-los-paises-que-permiten-la-circulacion-de-los-doble-remolque>

²¹ Ídem.

²² Ídem.





“2025, AÑO DE LA MUJER INDÍGENA”

En Europa el promedio máximo de carga permitida para estas unidades es de 60 toneladas, pero Finlandia y Suecia permiten un máximo de 76 y 74 toneladas respectivamente.²³

Con todo lo anterior, nos queda lo suficientemente claro, por qué tenemos en el doble remolque, a verdaderas maquinas generadoras de accidentes circulando diariamente y poniendo en riesgo la vida de quienes los conducen a pesar de las medidas y reglamentaciones que se han intentado aplicar y operar respecto a sus frenos, suspensión y límites de velocidad.

Lo anterior está señalado en la NOM-012-SCT-2-2017, que establece que los doble remolque deberán contar con 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).²⁴

Pero como hemos visto, estas medidas tampoco han sido suficientes y menos aún si no se hacen respetar.

Ahora bien, tenemos otra arista que coloca al doble remolque como un urgente y grave problema de seguridad. Si la excesiva carga máxima permitida, las deplorables condiciones físico-mecánicas de las unidades y un parque vehicular obsoleto no fueran suficientes; tenemos el factor humano.

Este factor, nos pone en riesgo a todos los ciudadanos que transitamos diariamente al lado y junto a los camiones de uno o de doble remolque en todas nuestras carreteras. Ha sido factor determinante y causante, de accidentes viales con un elevado número de vidas de inocentes, pérdidas.

Lo anterior por lo siguiente, tenemos por un lado la presencia invariable del error humano en la conducción, que se ve potencializado en nuestro país por situaciones como la nula o escasa capacitación de los operadores, desgastantes jornadas de conducción carentes además del debido descanso, consumo habitual durante la conducción de alcohol o sustancias prohibidas y la presencia de operadores de doble remolque con licencias expedidas y vigentes, obtenidas por la corrupción, es decir, sin el cumplimiento y atención de los mínimos requisitos para su obtención.

²³ Ídem.

²⁴ https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5508944&fecha=26/12/2017#gsc.tab=0





“2025, AÑO DE LA MUJER INDÍGENA”

Como se puede apreciar, ya no solo está en riesgo la vida de los operadores, ni la integridad de las mercancías. También está en peligro latente, la vida de todos los usuarios de las carreteras del país, que nos crucemos en el camino de un vehículo de autotransporte federal de carga ya sea de uno o de doble remolque, que viene excesivamente sobrecargado, o bien, descompuesto, con fallas estructurales o quizás, sin un operador competente o al menos conduciendo, en sus cinco sentidos.

Finalmente, las cifras de la conjunción de estos factores han convertido nuestras carreteras en verdaderas tumbas. Las cifras que tenemos en materia de accidentes sustentan lo anterior. Para iniciar, en nuestro país se reporta que los accidentes de tránsito son la principal causa de defunción para las personas de entre 15 y 29 años de edad.²⁵

Asimismo, se reporta que durante el año 2021 en nuestras carreteras federales libres de peaje, se registraron 15 mil 20 colisiones que dejaron un saldo de 3 mil 298 fallecidos en el lugar del siniestro y 8 mil 217 lesionados.²⁶

Finalmente, se da cuenta que de acuerdo a información del Instituto Mexicano del Transporte (IMT) que en el 69% de los casos en los que un camión articulado participó en un accidente, fue responsable del mismo.²⁷

Además de acuerdo a la misma información, este tipo de unidades son las terceras en número de más víctimas, tanto lesionadas como fallecidas, en accidentes carreteros, solo por debajo de los vehículos ligeros y las bicicletas.²⁸

Por eso, necesitamos urgentemente hacer algo al respecto en materia de autotransporte de doble remolque o doblemente articulado. Como podemos ver estamos ante una seria amenaza no solo para este sector en su conjunto, sino también para todos los usuarios que compartimos carreteras federales con estas unidades.

Día a día, nuestra realidad nos muestra que en nuestro país la reglamentación establecida para garantizar condiciones seguras de pesos y dimensiones en

²⁵ milenio.com. SICT fortalecerá acciones para reducir accidentes en carreteras

<https://www.milenio.com/negocios/sict-fortalecera-acciones-reducir-accidentes-carreteras>

²⁶ Ídem.

²⁷ tyt.com. vehículos pesados de carga aumentan su participación en accidentes carreteros

<https://www.tyt.com.mx/nota/vehiculos-pesados-de-carga-aumentan-su-participacion-en-accidentes-carreteros>

²⁸ Ídem.





“2025, AÑO DE LA MUJER INDÍGENA”

nuestras unidades de autotransporte federal de carga en todo nuestro territorio no se cumple a cabalidad y no se hace cumplir.

Esa situación no podemos seguir permitiéndola ni tolerándola, así como tampoco podemos seguir cruzados de brazos o disimular su atención. Debemos garantizar la mayor seguridad para nuestras carreteras, sus ocupantes y las mercancías que transitan o movilizan por ellas. Medidas que no sobra decir y señalar, no han sido suficientes porque tenemos que sumar a esto, el factor humano.

Este factor, nos recoloca en riesgo a todos los ciudadanos que transitamos diariamente al lado y junto a los camiones de doble remolque en todas nuestras carreteras. Ha sido determinante y causante, de accidentes viales con un elevado número de vidas de inocentes, pérdidas.

Ello por situaciones como la nula o escasa capacitación de los operadores, desgastantes jornadas de conducción carentes además del debido descanso, consumo habitual durante la conducción de alcohol o sustancias prohibidas y la presencia de operadores de doble remolque con licencias expedidas y vigentes, obtenidas de manera cuestionable, es decir, sin el cumplimiento y atención de los mínimos requisitos para su obtención.

Como se puede apreciar, ya no solo está en riesgo la vida de los operadores y la integridad de las mercancías. También está en peligro latente, la vida de todos los usuarios de las carreteras del país, que nos crucemos en el camino de un vehículo de doble remolque, que viene excesivamente sobrecargado, o bien, descompuesto, con fallas estructurales o quizás, sin un operador competente o al menos conduciendo, en sus cinco sentidos.

Toda esta situación, no podemos seguir permitiéndola, esta Soberanía debe de ser insistente en la garantía de seguridad de quienes transitamos en las carreteras del país.

Para el efecto, propongo exhortar a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, a que tomen las medidas necesarias para garantizar que todos los vehículos de autotransporte de carga con dos o más remolques o semirremolques den cumplimiento a los requerimientos en materia de peso, dimensiones, condiciones físico-mecánicas y de velocidad, establecidos para avalar su circulación segura.





“2025, AÑO DE LA MUJER INDÍGENA”

Este esfuerzo no puede ser visto bajo la óptica de beneficios y costos económicos, porque se trata de un tema de seguridad de todo un sector imprescindible y de la población en general.

Y en lo anterior, no podemos ni vacilar, ni mucho menos titubear. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, debe de tomar las medidas necesarias para garantizar que nuestro sector de autotransporte de carga federal de doble remolque, mantenga una intachable reputación, su merecida rentabilidad y las condiciones de seguridad que se requieren.

Es su función y la debe de asumir. Todos, desde nuestra economía, el sector del autotransporte federal de carga, los operadores y sus familias y quienes transitamos por las carreteras del país, necesitamos, requerimos y queremos, unidades de autotransporte de doble remolque eficientes y a la vez, circulando de forma segura.

Por lo anteriormente expuesto se somete a la consideración de esta Comisión Permanente el presente:

PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO.- La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, a que tomen las medidas necesarias para garantizar que todos los vehículos de autotransporte de carga con dos o más remolques o semirremolques den cumplimiento a los requerimientos en materia de peso, dimensiones, condiciones físico-mecánicas y de velocidad, establecidos para avalar su circulación segura.

Salón de Sesiones de la Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión, a los 20 días del mes de agosto del 2025.

SUSCRIBE

**SENADORA MARÍA DEL ROCÍO CORONA NAKAMURA
INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO
DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO**

PÁGINA 12 DE 12



PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA, A LA SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, A QUE TOMEN LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA GARANTIZAR QUE TODOS LOS VEHÍCULOS DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA CON DOS O MÁS REMOLQUES O SEMIRREMOLQUES DEN CUMPLIMIENTO A LOS REQUERIMIENTOS EN MATERIA DE PESO, DIMENSIONES, CONDICIONES FÍSICO-MECÁNICAS Y DE VELOCIDAD, ESTABLECIDOS PARA AVALAR SU CIRCULACIÓN SEGURA.