

INICIATIVA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE ACTUALIZACIÓN DE TERMINOLOGÍA, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 71, fracción II, 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, presenta a consideración de esta soberanía iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma la fracción VI del artículo 2o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de actualización de terminología, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La presente iniciativa tiene como objetivo actualizar la redacción del artículo 2o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, a fin de armonizarlo con la denominación vigente de la Secretaría de Estado competente en la materia, la cual, a partir de reformas estructurales y administrativas recientes, ha adoptado el nombre de Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

Dicha modificación no altera el contenido material de la Ley ni sus competencias, pero sí garantiza la coherencia jurídica, la certeza normativa y la correcta identificación de atribuciones institucionales, conforme al marco orgánico de la administración pública federal.

Esta precisión es necesaria para que los ordenamientos legales se mantengan actualizados y en concordancia con la legislación reglamentaria y los acuerdos administrativos que dan forma al Poder Ejecutivo federal.

No obstante, esta adecuación no es meramente nominal. La adición del término “Infraestructura” en el nombre de la Secretaría representa un reconocimiento institucional del papel estratégico que tiene el diseño, mantenimiento y supervisión de la infraestructura carretera y vial para garantizar condiciones óptimas de movilidad, desarrollo económico y, sobre todo, seguridad vial.

En este sentido, conviene dejar constancia de que, al integrar la infraestructura como eje rector del quehacer institucional, debe haber un fortalecimiento transversal en la vigilancia del cumplimiento de normas oficiales, reglamentos y disposiciones vinculadas al transporte pesado, en particular lo relativo a vehículos de gran dimensión como los camiones remolque, tractocamiones con semirremolque-remolque y tractocamiones con doble semirremolque.

La creciente circulación de este tipo de vehículos ha generado una seria preocupación social, debido al número de accidentes viales que involucran unidades de carga pesada, muchos de ellos con consecuencias fatales.

Según datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), en 2023 ocurrieron más de 14 mil 500 accidentes de tránsito en carreteras federales donde se vio implicado al menos un vehículo de carga, lo cual representa un aumento de 11 por ciento respecto al año anterior.

Estos eventos no sólo derivan en pérdidas económicas, sino, lo más grave, en la pérdida de vidas humanas, muchas veces a causa de exceso de dimensiones, mala distribución de peso, falta de pericia o incumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas (NOM) relacionadas con pesos y dimensiones máximas, frenos, condiciones físico-mecánicas, señalización y descanso de operadores.

En este marco, aunque la presente reforma no introduce directamente nuevas obligaciones regulatorias, la actualización del nombre de la Secretaría debe leerse como un llamado normativo y administrativo a poner mayor atención a la infraestructura física y normativa que rodea la circulación de este tipo de vehículos.

Esto implica fortalecer la observancia de las NOM, modernizar la vigilancia del autotransporte federal, y asegurar que las vías estén en condiciones para soportar el tránsito de unidades cada vez más voluminosas.

Asimismo, esta reforma sienta bases simbólicas y jurídicas para que los futuros reglamentos, políticas y lineamientos expedidos por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes contemplen de forma más estricta y técnica los factores de riesgo que representa el transporte de carga en caminos y puentes federales, y orienten sus esfuerzos hacia la prevención de accidentes viales como política de Estado.

En conclusión, actualizar el nombre de la Secretaría no es una simple corrección administrativa. Es también una oportunidad para consolidar un enfoque integral de seguridad vial, infraestructura resiliente y movilidad responsable, que permita al Estado mexicano proteger la vida, integridad y derechos de quienes transitan diariamente por el territorio nacional. Esta reforma, aunque modesta en su redacción, es relevante en su alcance y visión de largo plazo.

Planteamiento del problema

El marco jurídico debe reflejar con precisión la estructura vigente de la administración pública federal. En el caso de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, persiste aún la mención de la “Secretaría de Comunicaciones y Transportes”, omitiendo su denominación actual como Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), lo cual genera un desfase normativo que puede ocasionar ambigüedad en la aplicación de atribuciones, confusión jurídica y obstáculos en la interpretación de competencias.

Esta omisión no es meramente formal. En el ámbito del derecho administrativo, la exactitud en los nombres de las dependencias es un requisito indispensable para garantizar la validez de actos jurídicos, reglamentos y convenios, así como la adecuada rendición de cuentas.

Un marco normativo que no refleja correctamente la estructura institucional puede ser impugnado, cuestionado o interpretado de forma errónea.

Aún más relevante es que la inclusión del término “Infraestructura” en el nombre oficial de la SICT no es accidental, sino que obedece a una reconfiguración de sus competencias para integrar de manera estratégica la planificación, conservación y seguridad de la red carretera nacional como parte de la política de transporte. No reflejar esta evolución en la ley es desconocer la transformación del sector y limitar su desarrollo normativo.

Esta carencia es especialmente grave si se considera la necesidad urgente de reforzar la vigilancia normativa sobre el transporte de carga pesada, cuyos vehículos en especial los camiones remolque, tractocamiones con semirremolque-remolque y los de doble semirremolque representan un desafío creciente para la seguridad vial, la integridad de la infraestructura carretera y la protección de la vida humana.

México ocupa uno de los primeros lugares en muertes por accidentes viales en América Latina, y una proporción significativa de estos incidentes involucra transporte pesado. Según datos del Inegi (2023), más de 27 por ciento de los accidentes fatales en carreteras federales involucran al menos un vehículo de carga, y una parte de estos casos está asociada con vehículos de gran tamaño mal regulados o inadecuadamente supervisados.

A pesar de la existencia de diversas NOM en materia de pesos y dimensiones, condiciones físico-mecánicas, frenos, y límites de circulación, su cumplimiento sigue siendo desigual en gran parte del territorio. En muchos casos, la fiscalización depende de autoridades locales o de operativos insuficientes, lo que abre la puerta a prácticas laxas, riesgo estructural en puentes y autopistas, y accidentes evitables.

La falta de adecuación legal al nombre actual de la Secretaría impide avanzar hacia un modelo coordinado y transversal de fiscalización, donde la infraestructura carretera y la normatividad del transporte se entiendan como un solo sistema. Esta desconexión normativa frena la actualización de reglamentos, complica la expedición de disposiciones técnicas y debilita la rectoría del Estado en materia de transporte seguro.

Además, los vehículos doblemente articulados representan un caso emblemático de regulación débil. Su circulación ha sido motivo de controversia durante más de una década, y si bien existen restricciones, éstas se aplican de manera inconstante, a menudo sin respaldo en una política pública integral. Esta situación pone en evidencia la necesidad de actualizar y fortalecer el marco normativo desde su base estructural: la ley misma.

Corregir el nombre de la Secretaría en la ley permite también fortalecer el mandato legal de emitir, revisar y aplicar normas técnicas con enfoque en seguridad vial, infraestructura resistente y transporte sostenible. Esto es vital en un país cuya red carretera es extensa y heterogénea, y donde las diferencias en calidad, vigilancia y acceso a mantenimiento pueden marcar la diferencia entre la vida y la muerte.

En conclusión, actualizar el artículo 2o. de la Ley para reflejar correctamente la denominación de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes no es un acto meramente simbólico ni editorial.

Es una acción jurídica necesaria para consolidar el principio de legalidad, reforzar la coordinación institucional y establecer un mensaje normativo claro: la infraestructura y el transporte no pueden entenderse por separado, y la vigilancia del cumplimiento en materia de vehículos pesados debe ocupar un lugar central en la política pública de movilidad y seguridad vial en México.

La propuesta legislativa

Para mayor claridad de lo expuesto me permito presentar un cuadro comparativo:

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado me permito proponer la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto

Artículo Único. Se reforma la fracción VI del artículo 2o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 2o. ...

I. a V. ...

VI. Secretaría: La Secretaría de **Infraestructura** , Comunicaciones y Transportes.

VII. a XVI. ...

Artículo Transitorio

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

Fuentes

- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) – Estadísticas de accidentes viales y transporte de carga

<https://www.inegi.org.mx/temas/transporte>

<https://www.inegi.org.mx/programas/accidentes-viales/>

- Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) – Estructura orgánica y facultades

<https://www.gob.mx/sict>

<https://www.sct.gob.mx/transparencia/marco-juridico/estructura-organica/>

(Nota: aunque el dominio se mantiene como “sct.gob.mx”, la Secretaría ya opera como SICT de manera oficial)

- Normas Oficiales Mexicanas (NOMs) aplicables al autotransporte federal

<https://www.dof.gob.mx/normasOficiales.php>

(Consultar NOM-012-SCT-2-2017 sobre pesos y dimensiones máximas, entre otras)

- Diario Oficial de la Federación (DOF) – Decretos y reformas administrativas

<https://www.dof.gob.mx>

- Organización Panamericana de la Salud (OPS/OMS) – Seguridad vial y transporte pesado en la región

<https://www.paho.org/es/temas/seguridad-vial>

- Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA) – Reportes de siniestralidad

<https://www.gob.mx/salud/conapra>

- Senado de la República / Cámara de Diputados – Iniciativas y debates sobre vehículos de doble semirremolque

<https://www.senado.gob.mx>

<https://www.diputados.gob.mx>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 9 de septiembre de 2025.

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)