

INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 74 BIS DE LA 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 el artículo 74 Bis de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de actualización de terminología, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

El proceso legislativo tiene como una de sus finalidades mantener la coherencia, claridad y vigencia del marco normativo mexicano. En este sentido, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal contiene disposiciones que, con el paso del tiempo y la transformación institucional del país, han quedado desfasadas frente a la realidad jurídica y administrativa actual.

Un ejemplo de ello se observa en el artículo 74 Bis, donde aún se establece que corresponde a la Secretaría de Gobernación, a través de la Policía Federal, imponer determinadas sanciones en materia de transporte. Sin embargo, la Policía Federal fue extinguida tras la creación de la Guardia Nacional en 2019, cuerpo de seguridad pública de carácter civil que asumió las funciones que antes ejercía aquella corporación.

Actualmente, conforme a la legislación vigente, la Guardia Nacional se encuentra bajo la adscripción de la Secretaría de la Defensa Nacional, con la coordinación de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana para fines de política pública. Por ello, mantener en la ley una referencia a una institución desaparecida como la Policía Federal genera confusión, inseguridad jurídica e, incluso, dificultades administrativas para la correcta aplicación de sanciones y procedimientos en el sector de transporte federal.

Actualizar el texto del artículo no implica la creación de nuevas facultades ni la modificación de las sanciones establecidas. Por el contrario, tiene el objetivo de armonizar el marco normativo con la realidad institucional, garantizando certeza tanto a las autoridades como a los usuarios y concesionarios del transporte en carreteras y autopistas federales.

Con esta reforma se asegura que la norma refleje fielmente a la institución actualmente competente, la Guardia Nacional, y a la dependencia de la que ésta forma parte, la Secretaría de la Defensa Nacional, contribuyendo así a la seguridad jurídica, al respeto del principio de legalidad y a la eficacia en la aplicación de la ley.

En consecuencia, se propone reformar el artículo 74 Bis de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, sustituyendo la referencia a la Secretaría de Gobernación y a la

Policía Federal, por la de la Secretaría de la Defensa Nacional y la Guardia Nacional, respectivamente.

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.

La propuesta de reforma al artículo 74 Bis de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal no puede interpretarse únicamente como una actualización nominal. Si bien el cambio obedece a la necesidad de sustituir la mención a la extinta Policía Federal por la Guardia Nacional, institución actualmente encargada de las funciones de seguridad y vigilancia en carreteras federales, su trascendencia va mucho más allá de una simple adecuación administrativa.

En realidad, esta modificación abre la puerta a una reflexión sobre el fortalecimiento transversal del sistema de vigilancia y cumplimiento normativo en el autotransporte federal, especialmente en lo relativo a la circulación de vehículos de carga pesada de gran dimensión, como camiones remolque, tractocamiones con semirremolque y tractocamiones de doble remolque.

La circulación creciente de estas unidades ha generado una preocupación social legítima, derivada del elevado número de accidentes viales en los que se ven involucrados.

De acuerdo con cifras del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), tan sólo en el año 2023 se registraron más de 14 mil 500 accidentes de tránsito en carreteras federales con participación de al menos un vehículo de carga, lo que representa un incremento de 11 por ciento respecto al año anterior.

Cada uno de estos accidentes acarrea múltiples consecuencias:

Económicas, por la pérdida o deterioro de bienes, afectaciones logísticas y daños a la infraestructura carretera.

Sociales, por el impacto negativo en comunidades y familias afectadas.

Y lo más grave: humanas, pues muchas de estas colisiones tienen desenlaces fatales, cobrando vidas y dejando lesiones permanentes en personas inocentes, más de mil vidas de familias mexicanas mueren al año por esta razón.

Diversos análisis técnicos coinciden en que los principales factores que contribuyen a esta problemática son:

El exceso en las dimensiones o peso de las unidades, que en muchas ocasiones rebasa lo permitido.

La deficiente distribución de la carga, que afecta la estabilidad del vehículo.

El incumplimiento de Normas Oficiales Mexicanas (NOM) que regulan frenos, dispositivos de seguridad, condiciones físico-mecánicas y señalización.

La falta de pericia, capacitación y descanso adecuado de las y los operadores.

En este contexto, resulta indispensable que la autoridad responsable cuente con el respaldo normativo claro para ejercer de manera eficaz sus atribuciones de vigilancia, sanción y prevención.

Si bien la iniciativa se presenta bajo el argumento de armonizar la Ley con la nueva realidad institucional sustituyendo la referencia a una corporación inexistente, el verdadero alcance de la reforma debe entenderse como un llamado normativo y administrativo para reforzar:

La observancia estricta de las Normas Oficiales Mexicanas (NOM) aplicables al transporte de carga.

La modernización de los mecanismos de vigilancia y control en carreteras federales, mediante tecnología, capacitación y mayor presencia institucional.

La adecuación de la infraestructura carretera para resistir el tránsito de unidades cada vez más voluminosas y pesadas, evitando que el deterioro vial se traduzca en riesgos adicionales para los usuarios.

Un fundamento para la política de Estado en materia de transporte y seguridad vial.

Además, esta reforma genera un efecto simbólico y jurídico relevante: al reconocer de manera expresa que la Guardia Nacional, bajo la coordinación de la Secretaría de la Defensa Nacional, es la autoridad competente para imponer sanciones, se sientan las bases para que los reglamentos, lineamientos y políticas públicas de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) se fortalezcan en materia de:

1. Prevención de accidentes viales como eje prioritario.
2. Movilidad segura y responsable, con enfoque de derechos humanos.
3. Protección de la vida y la integridad de quienes transitan diariamente por las carreteras federales.

En suma, esta reforma no es una mera corrección de nombres. Representa un paso necesario para armonizar la ley con la realidad institucional vigente, pero también constituye un mensaje legislativo claro: el Estado mexicano debe redoblar esfuerzos para

garantizar carreteras más seguras, operadores mejor capacitados, normas más estrictamente observadas y una infraestructura resiliente frente al tránsito de unidades de carga pesada.

La modificación, aunque modesta en su redacción, tiene un alcance trascendente: busca contribuir a un marco legal más sólido y actualizado, capaz de respaldar políticas integrales de seguridad vial, movilidad responsable y protección de la vida humana en todo el territorio nacional.

Planteamiento del problema

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal contiene aún disposiciones en las que se hace referencia a instituciones que ya no existen en la estructura actual del Estado mexicano.

Tal es el caso del artículo 74 Bis, que menciona a la Secretaría de Gobernación y a la Policía Federal como responsables de imponer sanciones en materia de transporte federal. Sin embargo, la Policía Federal fue extinguida en 2019 y sus funciones fueron absorbidas por la Guardia Nacional, actualmente bajo la coordinación de la Secretaría de la Defensa Nacional.

Mantener en la ley a instituciones desaparecidas no es un detalle menor: genera confusión jurídica, vacíos en la aplicación de sanciones y debilita la certeza normativa. Para el ciudadano y los operadores de transporte, resulta inaceptable que las disposiciones legales no reflejen la realidad de las autoridades competentes. Esta falta de actualización normativa es, en sí misma, un factor de riesgo para la eficacia del Estado en la supervisión del transporte federal.

La necesidad de corregir esta situación adquiere mayor urgencia cuando se analiza el problema de los vehículos de carga pesada de gran dimensión, en especial los tractocamiones con doble semirremolque, que circulan con frecuencia en las carreteras mexicanas.

De acuerdo con cifras del Inegi, en 2023 se registraron más de 14 mil 500 accidentes en carreteras federales que involucraron al menos un vehículo de carga, lo que significó un incremento de 11 por ciento respecto al año anterior. Una parte significativa de estos percances se relaciona con unidades de doble remolque, debido a factores como:

1. Exceso de peso y dimensiones que superan las capacidades de la infraestructura.
2. Dificultad para maniobrar y frenar oportunamente.
3. Fallas en la distribución de carga.
4. Falta de descanso adecuado de los operadores.

El resultado ha sido catastrófico en términos de vidas humanas y daños materiales, con accidentes de alta magnitud que impactan no sólo en los transportistas, sino en familias enteras y comunidades que dependen de estas vías para su movilidad.

En este contexto, mantener en la Ley a instituciones extintas debilita la capacidad sancionadora del Estado frente a uno de los problemas más graves de la seguridad vial: la circulación de vehículos de gran tonelaje y doble semirremolque.

La actualización normativa, más que una corrección administrativa, constituye un acto necesario de congruencia legal y un primer paso hacia el fortalecimiento de la vigilancia y aplicación estricta de las Normas Oficiales Mexicanas en materia de pesos, dimensiones, condiciones físico-mecánicas y operación segura de estas unidades.

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.

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 Normas Oficiales Mexicanas (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 riesgos estructurales 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.

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 el artículo 74 Bis de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 74 Bis. La Secretaría de la Defensa Nacional, a través de la Guardia Nacional, de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias respectivas, impondrá las siguientes sanciones:

I. a III. ...

...

...

...

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)