

## **INICIATIVA QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 51 BIS A LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL; PARA ESTABLECER HORARIOS DE CIRCULACIÓN SEGUROS EN EL TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES Y MATERIALES PELIGROSOS, A CARGO DEL DIPUTADO ARMANDO CORONA ARVIZU, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA.**

El suscrito, Armando Corona Arvizu, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona el artículo 51 Bis a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para establecer horarios de circulación seguros en el transporte de combustibles y materiales peligrosos, al tenor de la siguiente

### **Exposición de Motivos**

Durante años, nuestra sociedad ha vivido con la tensión constante de saber que el tránsito diario de vehículos que transportan materiales peligrosos –combustibles, gases líquidos, sustancias químicas inflamables– representa una amenaza latente.

Que esa amenaza se concrete en tragedia no es ya una conjetura sino una amarga realidad: la explosión de la pipa de gas ocurrida recientemente en el Puente de la Concordia, en Iztapalapa, es un recordatorio brutal de que, cuando ocurre un accidente en horario de alta circulación, el costo humano supera toda estimación preventiva.

El 10 de septiembre de 2025, una pipa que transportaba aproximadamente 49,500 litros de gas licuado de petróleo (LP) volcó y explotó en el Distribuidor Vial La Concordia. El saldo preliminar asciende a 27 muertos, decenas de hospitalizados y decenas de personas dadas de alta (El Economista, 21 de septiembre de 2025). El tanque sufrió una fractura de casi 40 cm tras impactar barreras de contención, dejando escapar gas que generó una nube inflamable que desencadenó la explosión y las llamas alcanzaron alturas superiores a 30 metros (El País, 16 de septiembre de 2025). Los efectos alcanzaron radios de hasta 180 metros, devorando vehículos, infraestructura urbana y vidas inocentes (El País, 16 de septiembre de 2025). En medio del caos, personas atrapadas en automóviles o caminando por la zona quedaron expuestas sin tiempo para reaccionar (El País, 17 de septiembre de 2025).

Ese episodio, lejos de ser un evento aislado, fue un detonante para recordar el riesgo que acecha cada vez que una unidad con materiales peligrosos circula en horarios de alta densidad vehicular. Entre 2003 y 2021 se reportaron mil 354 incidentes vinculados al gas LP en México, de los cuales 334 ocurrieron en la Ciudad de México –más que en cualquier otra entidad– según registros del Centro Nacional de Prevención de Desastres.

El peso mortal de estos eventos exige una reflexión profunda: ¿cuántas vidas más deben perderse para que modifiquemos el paradigma normativo? La actual regulación dispersa

sobre el transporte de mercancías peligrosas carece de una regla obligatoria que establezca horarios seguros de circulación, lo que deja un vacío normativo peligroso. Al carecer de una determinación clara, las unidades pueden transitar en horas pico o en zonas densamente pobladas sin restricción explícita más allá de normas técnicas y permisos locales, lo que pone en riesgo a peatones, automovilistas y la propia estructura urbana.

Legislar en este contexto no es un acto de innovación caprichosa, sino una urgencia social. La Constitución, en su artículo 73, faculta al Congreso para legislar en materia de vías generales de comunicación. En ese marco, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal debe enriquecerse con un precepto que articule de modo explícito el principio de prevención horizontal: que el tránsito de unidades con materiales peligrosos sólo tenga lugar en momentos de menor afluencia vehicular, cuando el riesgo colateral es menor. Con ello se da prioridad a la vida humana por encima del beneficio económico inmediato que obtienen algunos concesionarios o transportistas.

Al legislar así, se construye un modelo de civilidad preventiva: se evita que hechos como el del Puente de la Concordia vuelvan a ocurrir. Se fortalece la seguridad urbana, al proteger zonas residenciales, corredores viales, escuelas, hospitales y espacios concurridos del contagio de riesgo de explosión. Asimismo, se incentiva una cultura de transporte responsable: las empresas transportistas sabrán que operar en horarios de mínimo riesgo será la regla, no una concesión voluntaria sujeta a discrecionalidad local.

La medida no implica una paralización absoluta del transporte de combustibles o gases, sino una reorientación sensata de los horarios. En regiones menos densas, la ventana permitida puede ampliarse; en zonas urbanas densas, acotarse. Las excepciones –por caso, emergencias o abastecimientos críticos– deberán estar justificadas, reguladas y sujetas a permisos especiales con altos estándares de seguridad. Las sanciones por infracción deben contemplar la reparación integral del daño, responsabilidad penal en caso de pérdida masiva, y obligaciones de rendición de cuentas a las víctimas.

Los beneficios serán tangibles: menos fallecimientos y heridos, daño urbano contenido, confianza ciudadana renovada. Los costos de regulación y adaptación serán menores y amortizables frente al valor incalculable de vidas salvadas. El caso más reciente merece convertirse en punto de inflexión: de tragedia a lección normativa. Esta propuesta asume con audacia la obligación de legislar para prevenir lo impensable antes de que ocurra.

Para mayor claridad se presenta el siguiente cuadro comparativo de la propuesta de decreto por el que se adiciona el artículo 51 Bis a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal:

LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL.	
TEXTO VIGENTE.	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN.
<p style="text-align: center;"><b>CAPÍTULO IV</b> <b>AUTOTRANSPORTE DE CARGA</b></p> <p>Artículo 50.- ... ... ... Artículo 51.- ...</p>	<p style="text-align: center;"><b>CAPÍTULO IV</b> <b>AUTOTRANSPORTE DE CARGA</b></p> <p>Artículo 50.- ... ... ... Artículo 51.- ...</p> <p>Artículo 51 Bis.-Los vehículos destinados al transporte de materiales y residuos peligrosos, incluidos gas LP, gasolina, diésel y demás combustibles, deberán circular únicamente en horarios determinados por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, privilegiando las horas de menor afluencia vehicular.</p> <p>La autoridad establecerá excepciones estrictamente necesarias, así como las sanciones correspondientes por el incumplimiento de esta disposición.</p>

## Decreto

**Único.** Se **adiciona** el artículo 51 Bis a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar de la siguiente manera:

### Capítulo IV

#### Autotransporte de Carga

##### Artículo 50. ...

...

...

##### Artículo 51. ...

**Artículo 51 Bis.** Los vehículos destinados al transporte de materiales y residuos peligrosos, incluidos gas LP, gasolina, diésel y demás combustibles, deberán circular únicamente en horarios determinados por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, privilegiando las horas de menor afluencia vehicular.

La autoridad establecerá excepciones estrictamente necesarias, así como las sanciones correspondientes por el incumplimiento de esta disposición.

## Transitorio

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

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 30 de septiembre de 2025.

Diputado Armando Corona Arvizu (rúbrica)

SIL