

INICIATIVAS QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, SUSCRITA POR EL DIPUTADO ASael HERNÁNDEZ CERÓN, Y LAS Y LOS LEGISLADORES INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

Los que suscribimos, Asael Hernández Cerón y los integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la LXVI Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en lo establecido en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someten a consideración de esta soberanía iniciativa con proyecto de decreto por el que se adicionan la fracción X al artículo 15, un párrafo cuarto al artículo 62 y la fracción VI al artículo 66; además, se reforman la fracción VII del artículo 17, el primer párrafo del artículo 62 y el segundo párrafo del artículo 64 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La Organización Panamericana de la Salud menciona que la seguridad vial se refiere a las medidas adoptadas para reducir el riesgo de lesiones y muertes causadas por el tránsito.

A través de la coordinación y colaboración intersectorial, los países de la Región de las Américas pueden mejorar la legislación sobre seguridad vial, creando un entorno más seguro, accesible y sostenible para los sistemas de transporte y para todos los usuarios. Es fundamental que los países implementen medidas que hagan que las calles y carreteras sean más seguras no solo para los ocupantes de coches, sino también para los usuarios más vulnerables, como los peatones, los ciclistas y los motociclistas.

Los usuarios vulnerables responden por la mayor proporción de muertes y lesiones en los países de bajo y mediano ingreso en la Región.¹

La seguridad vial en México ha sido uno de los grandes retos para el país. Aunque en el 2022 se creó la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, sigue siendo insuficiente la normatividad, ya que existen algunas lagunas jurídicas para fortalecer el tema de seguridad vial en México.

Lograr avances en materia de seguridad vial es uno de los objetivos centrales de la transformación global que se requiere en los sistemas de movilidad. Los hechos viales causan cerca de 1.3 millones de fallecimientos en todo el mundo y dejan un saldo de 50 millones de personas heridas cada año; en muchos casos, las lesiones provocan alguna discapacidad.

Para el segmento poblacional de cinco a 29 años -niños y jóvenes- los accidentes viales son la principal causa de muerte y la quinta entre la población en general. Por ello, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) ha promovido la meta común de reducir los fallecimientos y las lesiones graves por accidentes viales en 50 por ciento.

Las cifras revelan que actuar para promover un cambio real en la seguridad vial es un reto apremiante para México. Nuestro país ocupa el segundo lugar en América Latina -solo detrás de Brasil- en mortalidad por accidentes de tránsito y el séptimo lugar a nivel global, con más de 16 mil muertes al año.

Asimismo, se registran 1.29 millones de personas con lesiones no fatales y dos de cada 10 de quienes sobreviven a un accidente reportan tener consecuencias permanentes en su estado de salud, como alguna discapacidad. Si estas tendencias continúan, para 2030 habrán fallecido 10.4 millones de personas más a causa de accidentes viales.

Para lograr cambios efectivos a nivel sistémico en el largo plazo, a través de la nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, el ecosistema de movilidad en México ha adoptado una Visión Cero, bajo la cual se considera que todos los fallecimientos por hechos de tránsito pueden y deben ser evitados (llegando a cero en 2050) a través de un compromiso común. Inclusive, cerca del 71 por ciento de los accidentes viales en México suceden por causas relacionadas con el factor humano.

En este sentido, los esfuerzos de los sectores público y privado deben estar guiados por el Sistema Seguro, el cual incluye acciones concretas en tres ámbitos: el comportamiento de los usuarios, las medidas a nivel desarrollo y mantenimiento de vehículos, así como el diseño de infraestructura que contribuya a la reducción de riesgos.²

Por lo anterior, la seguridad vial es fundamental en la movilidad en México de las carreteras, caminos y puentes que están concesionados a un particular por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, los que cobran por el uso del derecho a la vía mediante casetas de cobro, el que al pagar estas, se está pagando un derecho de uso de vía y, aunado ello, un seguro de usuario con responsabilidad civil.

Este seguro ampara los daños que por condiciones imputables a la autopista (caída de barrera de paso, baches, semovientes [animales], objetos sobre el camino, derrumbes, entre otros.) se causen a las personas usuarias mientras se encuentran en puentes y demás instalaciones propias de la autopista.

Para estos casos, el seguro de usuario ampara

- Gastos por los daños causados al vehículo a causa del siniestro.
- Gastos médicos de quienes viajan en el vehículo.
- Gastos funerarios.
- Cristales; aplicará un deducible del 25 por ciento del valor en tramos de reparación del cristal dañado, con un límite, máximo de 116 UMA.³

Más del doble de los siniestros reportados por Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (Capufe) se deben a imperfecciones en la carpeta asfáltica u objetos

atravesados en la vía, según los datos presentados por este organismo descentralizado para el tercer trimestre de 2024.

Capufe dio cuenta de 473 siniestros presentados en diversas carreteras del país, donde el 68 por ciento son a consecuencia de una responsabilidad del organismo, es decir, que fueron percances ocasionados por baches, objetos, cristales o animales encontrados en la vía.

En el periodo julio-septiembre de 2024, la mayoría de los siniestros responsabilidad de Capufe se debieron a baches en las autopistas seguido de objetos encontrados en la carretera.

Lo anterior queda cubierto en el cobro de casetas y la adherencia del seguro que ofrece la concesión de la carretera, pero al momento en que el usuario reclama al seguro que ofrece la carretera, en la mayoría de las ocasiones solamente es un accesorio, ya que la aseguradora no cumple con la indemnización de los daños; en especial, las trabas o negación del pago de indemnización son para los transportistas de carga.

El delegado de la zona centro de la Alianza Mexicana de Organizaciones de Transporte, AC, Valentín Romero Trujillo, dijo que una queja recurrente del sector transporte es el abuso de Capufe en los cobros por accidentes, solicitando el pago por medio de sus seguros ya que no se los hacen efectivos.

Otra inquietud que expuso es que al momento de subir a una autopista cuentan con seguro en esta carretera, “¿por qué por ser transporte público el seguro no me asiste?, solo nos dicen que el seguro asiste hasta 3.5 toneladas (sólo a particulares), para el servicio público federal no aplica el seguro de la autopista.”⁴

La Cámara Nacional de Autotransporte de Carga (Canacar) menciona también:

Hasta tres accidentes al día se registran en carreteras de cuota del país debido al mal estado en que se encuentran, pese a que hay un seguro de daños que los conductores pueden hacer efectivo ante Caminos y Puentes Federales (Capufe) no recurren a él debido a que lo consideran una pérdida de tiempo señaló Enrique Rustrian Villanueva, consejero de la Canacar y coincide el presidente de la Federación Mexicoamericana de Transporte, Lauro Rincón Hernández.

Rustrian Villanueva indicó que se requiere que Capufe revise toda la infraestructura carretera porque además de que ya es insuficiente la red, el mantenimiento es muy lento pues puede pasar mucho tiempo para que se repare un bache.

“Y hasta las aseguradoras que cubren las autopistas se tardan mucho en darte una respuesta cuando sufres algún accidente para reponer una llanta o un rin, que no esperen a eso, que trabajen en mejorar la infraestructura y que no haya reclamos en ese tema”.

Mencionan que se paga un *ticket* de caseta ahí ya se hace acreedor a un seguro que te respalda en caso de accidente por algún bache, te debe cubrir los daños.

Es un procedimiento de muchas horas, si te accidentes debes regresar a la caseta a reportarlo, ahí le hablan al ajustador, llega y te hace el reporte, se trasladan al lugar de los hechos para verificar que está ahí, toman fotografías y analizan si se hace o no efectivo, todo el trámite lleva 5 o 6 horas.

“Por todo lo anterior y que se considera pérdida de tiempo, mejor prefieres seguir tu camino, ojalá fuera más rápido, pero no es así y la realidad es que de nada sirve pagar y no se tienen beneficios”. Expuso que siempre han batallado con Capufe, pues incluso en daños a terceros, aunque pagues peaje, se debe hacer efectivo el seguro y no cubren nada o te piden que tu seguro se aplique y si te falta algo ellos a completan, por eso mejor deciden no ir a hacer el trámite y esta dependencia siempre evita su responsabilidad.⁵

Ahora bien, con el tema de inseguridad en carreteras y la modalidad que usa la delincuencia haciendo baches o dejando piedras grandes en el camino u otros objetos con el fin de ponchar las llantas y dañar el vehículo para poder asaltarlos a los usuarios, la autoridad aún no ha podido contener la delincuencia que está incrementando cada año en carreteras mexicanas y, al ver esto, los seguros no quieren ya cubrir la indemnización de los daños del vehículo o lo robado a los usuarios y transportistas de carga. En ocasiones, la delincuencia es más cruel, pues llegan a lesionar incluso con armas de fuego a los conductores o a asesinarlos para robar la carga que transportan.

De acuerdo con el medio informativo Latinus, se dio a conocer lo siguiente:

Los robos a transportistas en tramos carreteros o en ciudades del país aumentaron durante 2024 un 9 por ciento comparado con el año anterior, llegando 15 mil 937 casos hasta el último día del pasado 31 diciembre, siendo la autopista México-Querétaro, que conecta a al menos cuatro estados, en la que más conductores de transporte de carga fueron asaltados.

De acuerdo con un comunicado emitido por la Asociación Mexicana de Empresas de Seguridad Privada (Amesis), el Estado de México, Puebla y Guanajuato encabezaron la lista de las entidades que más denuncias por robo de mercancías en tránsito se presentaron ante las autoridades.

La cifra de robos totales a transportistas que da Amesis contabilizó 6 mil 638 más casos respecto a los de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, que en su registro reporta 9 mil 299 denuncias en el mismo periodo.

La asociación asegura que dicha diferencia “refleja un subregistro significativo de delitos porque no se denunciaron o porque las cifras oficiales no incluyen la totalidad de los incidentes. Las cifras oficiales siempre difieren de las que obtenemos en la iniciativa privada”. Asimismo, consideran que este “delito es un reto para toda la cadena de suministro y su logística”.

Las pérdidas económicas pueden variar según la carga robada, pero en algunos casos el asalto puede valuar en millones de pesos, impactando en el aumento de precios para los consumidores y de costos para productores y distribuidores.

Además, se precisa que durante el año pasado los abarrotes y alimentos fueron los productos más robados por la delincuencia en las principales carreteras del país.⁶

Es por lo antes expuesto que la iniciativa que presento tiene como objeto atender todas aquellas demandas de los usuarios de las carreteras de cuota que pagan para tener un camino más seguro; y, sin embargo, pasa todo lo contrario, porque los ciudadanos tienen que pelear para que se les pague la indemnización del seguro que se adquiere al pagar la cuota de uso de las carreteras, lo que es lamentable, porque los usuarios están desprotegidos en las carreteras de cuota y, además, tienen que lidiar con el incumplimiento de la indemnización del seguro de las carreteras de cuota.

De acuerdo con Capufe, la operación de las aseguradoras que operan las plazas de cobro en las carreteras de cuota define de la siguiente manera al asegurado y a la aseguradora:

Aseguradora: Persona moral autorizada por la SHCP, registrada ante la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, que, mediante la formalización de un contrato de seguros, asume la consecuencia a resarcir o pagar un daño a consecuencia de un siniestro.

Asegurado: Persona física o moral que en sí misma, en sus bienes o intereses está expuesto a un riesgo al transitar por caminos y puentes operados por el Organismo, que contrata el seguro y tiene derecho a exigir el cumplimiento del contrato de seguro.⁷

Por lo anterior, para ilustrar más ampliamente esta situación, presento en esta iniciativa un ejemplo de incumplimiento del seguro de las pistas de cuota:

Juan de Dios Loya Lazcano, Delegado de la Confederación de Transportistas Mexicanos informó que se ha platicado con Juan Blanco Saldívar, administrador de las carreteras de Cuota en Chihuahua para abordar el tema de los seguros en rúas de cuota.

El delegado de la Conatram señaló que se han registrado accidentes por las condiciones de las carreteras federales, motivo por el cual, se debe de garantizar que las aseguradoras cubran esos gastos.

Se solicita la intervención del gobierno del estado que administra las carreteras federales en Chihuahua, intervenga para que la empresa que brinda los seguros se haga responsable de los percances que pueden ocurrir.

Loya Lazcano indicó que solo por la vía judicial se ha logrado obligar a las empresas aseguradoras a que cubran o reembolsen los daños subsanados por el mismo del gremio de operadores en Chihuahua.

En este sentido, se solicita la intervención del Gobierno del Estado que administra las carreteras federales en Chihuahua, se intervenga para que la empresa que brinda los seguros se haga responsable de los percances que pueden ocurrir.

Loya Lazcano indicó que solo por la vía judicial se ha logrado obligar a las empresas aseguradoras a que cubran o reembolsen los daños subsanados por el mismo del gremio de operadores en Chihuahua.⁸

En ese sentido, para mayor claridad a la propuesta de Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona la fracción X, al artículo 15, un párrafo cuarto al artículo 62 y una fracción VI al artículo 66; además, se reforma la fracción VII del artículo 17, el primer párrafo del artículo 62 y el segundo párrafo del artículo 64, todos de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, me permito ilustrarla con el siguiente cuadro comparativo:



LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

TEXTO VIGENTE	PROPUESTA
<p>Artículo 15.- El título de concesión, según sea el caso, deberá contener, entre otros:</p> <p>I. a IX. ...</p> <p>(Sin correlativo)</p>	<p>Artículo 15.- El título de concesión, según sea el caso, deberá contener, entre otros:</p> <p>I. a IX. ...</p> <p>X. La contratación de seguro aplica a todo tipo de usuario que pague cuota del viajero o de responsabilidad civil en caso de lesiones o fallecimiento.</p>
<p>Artículo 17.- Las concesiones y permisos se podrán revocar por cualquiera de las causas siguientes:</p> <p>I. a VI. ...</p> <p>VII. No cubrir las indemnizaciones por daños que se originen con motivo de la prestación de los servicios;</p>	<p>Artículo 17.- Las concesiones y permisos se podrán revocar por cualquiera de las causas siguientes:</p> <p>I. a VI. ...</p> <p>VII. Cuando el permisionario de la explotación de caminos y puentes del servicio se niegue a cubrir la indemnización correspondiente por robo de equipaje, de la carga, o cuando no se cubra el seguro del viajero o de responsabilidad civil en</p>

VII. a XV. ...	<p>caso de daños al vehículo, lesiones o fallecimiento.</p> <p>VII. a XV. ...</p>
<p>Artículo 62.- Los concesionarios a que se refiere esta Ley están obligados a proteger a los usuarios en los caminos y puentes por los daños que puedan sufrir con motivo de su uso. Asimismo, los permisionarios de autotransporte de pasajeros y turismo protegerán a los viajeros y su equipaje por los daños que sufran con motivo de la prestación del servicio.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>(Sin correlativo)</p>	<p>Artículo 62.- Los concesionarios a que se refiere esta Ley están obligados a proteger a todo tipo de usuario que pague la cuota a tener un seguro vigente que proteja a los usuarios en los caminos y puentes por los daños que puedan sufrir en su trayecto por la misma, ocasionado por robo en su equipaje, carga, en caso de daños al vehículo, lesiones o fallecimiento, con motivo de su uso. Asimismo, los permisionarios de autotransporte de pasajeros y turismo protegerán a los viajeros y su equipaje por los daños que sufran con motivo de la prestación del servicio.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, emitirá las reglas técnicas y financieras para que la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, garantice la operación y cumplimiento del seguro del viajero o usuario de la vía, en los términos que establezca la Ley.</p>
Artículo 64.- ...	Artículo 64.- ...

<p>La Secretaría resolverá administrativamente las controversias que se originen en relación con el seguro del viajero o usuario de la vía, sin perjuicio de que las partes sometan la controversia a los tribunales judiciales competentes.</p>	<p>La Secretaría resolverá, pronta y expeditamente a un plazo no mayor de 15 días hábiles, las controversias que se originen en relación con el seguro del viajero o usuario de la vía, sin perjuicio de que las partes sometan la controversia a los tribunales judiciales competentes.</p> <p>La propia Secretaría establecerá los mecanismos de respuesta inmediata cuando el trámite se haga por medios electrónicos, con obligación de emitir en 72 horas una respuesta de trámite y ordenar la intervención inmediata de la aseguradora.</p>
<p>Artículo 66.- Los permisionarios de servicios de autotransporte de carga son responsables de las pérdidas y daños que sufran los bienes o productos que transporten, desde el momento en que reciban la carga hasta que la entreguen a su destinatario, excepto en los siguientes casos:</p> <p>I. a V. ...</p> <p>(Sin correlativo)</p>	<p>Artículo 66.- Los permisionarios de servicios de autotransporte de carga son responsables de las pérdidas y daños que sufran los bienes o productos que transporten, desde el momento en que reciban la carga hasta que la entreguen a su destinatario, excepto en los siguientes casos:</p> <p>I. a V. ...</p> <p>VI. La responsabilidad de indemnizar recae en la aseguradora de la autopista cuando se usan los caminos y puentes concesionados y los usuarios sufren daños en su trayecto ocasionados por condiciones imputables a la autopista, como caída de barrera de paso, baches, semovientes, objetos sobre el camino, derrumbes o robo en su carga, y esto ocasiona lesiones o fallecimiento.</p>

Por las consideraciones expuestas y fundadas, en nuestro carácter de legisladores integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, sometemos a la consideración de esta soberanía la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se adicionan la fracción X al artículo 15, un párrafo cuarto al artículo 62 y la fracción VI al artículo 66; y se reforman la fracción VII del artículo 17, el primer párrafo del artículo 62 y el segundo párrafo del artículo 64 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

Único. Se **adicionan** la fracción X al artículo 15, un párrafo cuarto al artículo 62 y la fracción VI al artículo 66; y se **reforman** la fracción VII del artículo 17, el primer párrafo del artículo 62 y el segundo párrafo del artículo 64 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 15. El título de concesión, según sea el caso, deberá contener, entre otros

I. a IX. ...

X. La contratación de seguro aplica a todo tipo de usuario que pague cuota del viajero o de responsabilidad civil en caso de lesiones o fallecimiento.

Artículo 17. Las concesiones y permisos se podrán revocar por cualquiera de las causas siguientes:

I. a VI. ...

VII. Cuando el permisionario de la explotación de caminos y puentes del servicio se niegue a cubrir la indemnización correspondiente por robo de equipaje, de la carga, o cuando no se cubra el seguro del viajero o de responsabilidad civil en caso de daños al vehículo, lesiones o fallecimiento.

VII. a XV. ...

...

Artículo 62. Los concesionarios a que se refiere esta Ley están obligados a proteger **a todo tipo de usuario que pague la cuota a tener un seguro vigente que proteja** a los usuarios en los caminos y puentes por los daños que puedan sufrir **en su trayecto por la misma, ocasionado por robo en su equipaje, carga, en caso de daños al vehículo, lesiones o fallecimiento**, con motivo de su uso. Asimismo, los permisionarios de autotransporte de pasajeros y turismo protegerán a los viajeros y su equipaje por los daños que sufran con motivo de la prestación del servicio.

...

...

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, emitirá las reglas técnicas y financieras para que la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, garantice la operación y cumplimiento del seguro del viajero o usuario de la vía, en los términos que establezca la ley.

Artículo 64. ...

La Secretaría resolverá, **pronta y expeditamente a un plazo no mayor de 15 días hábiles**, las controversias que se originen en relación con el seguro del viajero o usuario de la vía, sin perjuicio de que las partes sometan la controversia a los tribunales judiciales competentes.

La propia Secretaría establecerá los mecanismos de respuesta inmediata cuando el trámite se haga por medios electrónicos, con obligación de emitir en 72 horas una respuesta de trámite y ordenar la intervención inmediata de la aseguradora.

Artículo 66.- Los permisionarios de servicios de autotransporte de carga son responsables de las pérdidas y daños que sufran los bienes o productos que transporten, desde el momento en que reciban la carga hasta que la entreguen a su destinatario, excepto en los siguientes casos:

I. a V. ...

VI. La responsabilidad de indemnizar recae en la aseguradora de la autopista cuando se usan los caminos y puentes concesionados y los usuarios sufren daños en su trayecto ocasionados por condiciones imputables a la autopista, como caída de barrera de paso, baches, semovientes, objetos sobre el camino, derrumbes o robo en su carga, y esto ocasiona lesiones o fallecimiento.

Transitorio

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

Notas

1 Organización Panamericana de la Salud 2011, *Seguridad vial*, <https://www.paho.org/es/temas/seguridad-vial>

2 Aleatica, 2023, *Seguridad Vial: retos y soluciones para México*, <https://www.aleatica.com/seguridad-vial-retos-y-soluciones-para-mexico/>

3 SICT, 2023, *Seguro de usuario*, <https://pot.capufe.mx/gobmx/transparencia/SeguroUsuario.html>

4 Mayra Figueroa 2023, *El Sol de Orizaba*, "Tras Transportistas presenta queja contra Capufe por abusos en zona de Chiapas", <https://oem.com.mx/elsoldeorizaba/local/por-que-presentan-queja-contra-capufe-los-transportistas-14973682>

5 Transporte.mx 2024, Es una farsa que las aseguradoras cubran siniestros por las condiciones de las autopistas, <https://transporte.mx/es-una-farsa-que-las-aseguradoras-cubran-siniestros-por-las-condiciones-de-las-autopistas/>

6 Latinus, 2025, Robos a transportistas aumentaron más de 9 por ciento el año pasado; la ruta México-Querétaro fue la más golpeada, <https://latinus.us/mexico/2025/2/18/robos-transportistas-aumentaron-mas-de-9-el-anio-pasado-la-ruta-mexico-queretaro-fue-la-mas-golpeada-13532-2.html>

7 Capufe, 2024, *Compendio operativo para plazas de cobro*, https://normateca.capufe.gob.mx/Secciones/NIS/DO/Compendio_Plazas_Cobro/Normativo.pdf

8 Luis Murillo 2024, *El Sol de Parral*, "Solicitan transportistas se haga valer el derecho de seguro en carreteras de cuota", <https://oem.com.mx/elsoldeparral/local/solicitan-transportistas-se-haga-valer-el-derecho-de-seguro-en-carreteras-de-cuota-13375340.app.json>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 7 de octubre de 2025.

Diputado Asael Hernández Cerón (rúbrica)

SIL