

INICIATIVA QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE SALVAGUARDAR LA VIDA DE LAS PERSONAS QUE TRANSITAN POR LAS CARRETERAS DEL PAÍS, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, diputado federal Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena de la LXVI, 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 la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras del país, al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal es un pilar fundamental en la regulación del transporte en México, garantizando la seguridad y el correcto uso de las vías.

Sin embargo, la creciente circulación de vehículos de carga pesada, como camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, ha generado una preocupante cantidad de accidentes viales, poniendo en riesgo la vida de miles de personas.

El propósito de esta iniciativa es a favor de la vida de las miles de familias que circulan cada día en las carreteras del país, cabe destacar la necesidad de reformar esta ley para incluir de manera explícita la coordinación con la Guardia Nacional y establecer la prohibición de la circulación de estos vehículos.

El incremento en el número de vehículos de carga pesada en las carreteras ha estado acompañado por un alarmante aumento en la siniestralidad vial. Datos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes reportan que más del 14 por ciento de los accidentes fatales involucran vehículos de carga. Esta realidad exige una respuesta legislativa que busque priorizar la seguridad de todos los usuarios de las vías, especialmente en un entorno donde la circulación de estos vehículos puede ser particularmente peligrosa.

El derecho a la vida es un derecho humano fundamental, protegido por la Constitución Mexicana. La reformación de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal necesita reflejar este compromiso al establecer prohibiciones claras y específicas que protejan la vida de las personas. La regulación efectiva sobre la circulación de vehículos pesados en áreas y momentos críticos es vital para reducir el riesgo de accidentes y, en consecuencia, salvar vidas.

La inclusión de la Guardia Nacional en el marco de la ley es crucial para implementar medidas de seguridad vial efectivas. La Guardia Nacional tiene la capacidad de llevar a cabo operaciones de supervisión y control, lo que permite hacer cumplir las prohibiciones de

manera efectiva. Esta coordinación no solo mejorará la vigilancia en las carreteras, sino que también facilitará una respuesta inmediata ante situaciones que puedan poner en peligro a los ciudadanos.

La inclusión de sanciones por el incumplimiento de las prohibiciones establecidas será fundamental para garantizar la efectividad de la reforma. Estas sanciones deben ser proporcionales al riesgo que representan para la vida de las personas y deberían incluir tanto multas económicas como la inmovilización de los vehículos infractores. Esto enviará un mensaje claro sobre la importancia de cumplir con las regulaciones de seguridad vial.

En varios países del mundo, se han implementado regulaciones efectivas que limitan la circulación de vehículos de carga en momentos y lugares que presentan un alto riesgo. Por ejemplo, en regiones de Europa y América del Norte, las restricciones sobre la circulación de vehículos pesados han mostrado resultados positivos, evidenciando una disminución en la cantidad de accidentes viales. México puede adoptar estrategias similares que se adapten a sus necesidades específicas.

La reforma de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal para incluir la coordinación de la Guardia Nacional y establecer la prohibición de la circulación de unidades de autotransporte de carga es una medida urgente y necesaria para salvaguardar el derecho a la vida de las personas en México.

Esta reforma no solo contribuirá a la reducción del número de accidentes y muertes en las carreteras, sino que también reflejará el compromiso del Estado con la seguridad y el bienestar de sus ciudadanos.

Es momento de tomar acciones decididas para crear un entorno vial más seguro, donde la protección de la vida sea la prioridad principal en la legislación y regulación del transporte en nuestro país.

Para tener una idea del impacto que esto genera, cabe destacar que, en México, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año:

Solo en 2020, murieron 1,460 personas en accidentes relacionados con tráileres de doble remolque.

De acuerdo con el Diario de los Diputados, los vehículos de carga con doble remolque son responsables de más de mil muertes al año.

De acuerdo con *SinEmbargo*, más de mil 600 de los más de cinco mil accidentes viales que provocan muertes cada año en México involucran a algún tráiler, especialmente de doble remolque.¹

En este Honorable Congreso de la Unión, en diferentes legislaturas se ha planteado este problema, desde hace más de una década, como una preocupación urgente por resolver

mediante la prohibición de estos y se han presentado iniciativas para prohibir la circulación de vehículos de carga con doble remolque, pero hasta ahora no han prosperado.

Es entendible las preocupaciones económicas que esto implica, sin embargo, nada se compara con el cuidado y protección de la vida de las personas, de nuestras familias, es tiempo de generar conciencia no solo desde la óptica económica y de la prohibición, sino de encontrar un sentido positivo al derecho a la vida, a nuestro cuidado, al de nuestras familias, a transitar sin miedo a sufrir un accidente, en efecto hemos escuchado las implicaciones que se tendrían si es que se logrará avanzar en la regulación y en su caso en la prohibición de la circulación de vehículos de doble o doble semirremolque, sin embargo no está de más mencionar muchas más causas que afecta la circulación de este tipo de vehículos;

Los datos estadísticos muestran un alarmante incremento en el número de accidentes de tráfico en México, muchos de los cuales involucran vehículos de gran tamaño, como los doble y doble semi remolques. Estos vehículos, debido a su tamaño y peso, tienen un mayor potencial para causar daños significativos en caso de colisión. La prohibición de estos vehículos podría contribuir a una disminución en la tasa de accidentes y, por ende, a la salvaguarda de vidas humanas.

Los usuarios más vulnerables de las vías, como ciclistas, motociclistas y peatones, se ven especialmente afectados por la presencia de vehículos de gran tamaño. La prohibición de los doble y doble semi remolques podría reducir el riesgo que representan para estos grupos, promoviendo un entorno más seguro para todos los usuarios de la carretera.

Además de los riesgos para la vida humana, los doble y doble semi remolques contribuyen a la contaminación ambiental. Su funcionamiento genera emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes que afectan la calidad del aire. Al limitar el uso de estos vehículos, se podría contribuir a un entorno más saludable y sostenible, alineándose con los objetivos de desarrollo sostenible del país dentro de la estrategia de prosperidad compartida, impulsado por la Presidenta Claudia Sheinbaum.

La prohibición de los doble y doble semi remolques no implica un freno al desarrollo del transporte de mercancías. Existen alternativas viables, como el uso de vehículos más pequeños y eficientes, que pueden realizar el mismo trabajo sin los riesgos asociados a los vehículos de gran tamaño. Fomentar el uso de estas alternativas puede estimular la innovación en el sector del transporte y contribuir a una economía más dinámica y segura.

La prohibición de los doble y doble semi remolques puede ir acompañada de campañas educativas que informen a la población sobre la importancia de la seguridad en las carreteras y la responsabilidad compartida de todos los usuarios.

Estas reformas y adiciones propuestas a la ley que prohíba los doble y doble semi remolques en México es una medida que busca priorizar la vida y la seguridad de todos los ciudadanos. Al reducir el riesgo de accidentes, proteger a los usuarios más vulnerables, contribuir a un entorno más saludable y fomentar alternativas de transporte, esta ley puede ser un paso

significativo hacia un futuro más seguro y sostenible. Es momento de actuar y poner la vida en el centro de nuestras decisiones legislativas.

Planteamiento del problema

Me permito citar algunos fragmentos del artículo publicado en el medio de comunicación, sin embargo, titulado: “Tráileres asesinos: muertos todos los días”, de la autoría de Francisco Ortiz Pinchetti, en el mes de septiembre del año 2023:

“... Las estadísticas del INEGI indican que en México hay 561 mil unidades de autotransporte de carga. Más de cinco mil personas mueren cada año por accidentes viales. En más de mil 600 de esos descensos se ve involucrado algún tráiler, especialmente de doble remolque. Sin embargo, hay otros datos: el Instituto Mexicano del Transporte reporta que de 30 mil accidentes anuales, el tracto camión doblemente articulado participa en tres por ciento de los casos, genera 2.2 por ciento de fatalidades y 1.6 por ciento del total de lesionados. Es decir, ese tipo de vehículos provoca cada año la muerte de no menos de tres mil 600 mexicanos y deja lesiones a otros cuatro mil 800. Muchos de ellos quedan incapacitados de por vida. México ocupa el séptimo lugar en el mundo por el mayor número de accidentes carreteros, según la ONU.

Sabemos que en Estados Unidos y muchos otros países del mundo está prohibida la circulación de tráileres de doble remolque, por ser altamente peligrosos. Además, el transporte de carga está sujeto a estricta regulación, que incluye límites al peso de carga, sanciones millonarias a infractores y penas de prisión, como es en el caso de Gran Bretaña, Canadá, Francia y Alemania.

No ocurre así en México, obviamente. A pesar de incontables denuncias y de no pocas iniciativas de ley para reglamentar el tema, siguen siendo permitidos los tráileres de doble remolque y se mantienen altos tonelajes máximos permitidos, los cuales además se violan de manera cotidiana. Por lo demás, es prácticamente nula la aplicación de sanciones a los infractores.

Frecuentemente se culpa a los choferes de los accidentes. A menudo efectivamente actúan de manera irresponsable, sin precaución, a exceso de velocidad.

Existen otros culpables como lo son los dueños de las unidades de carga obligan a sus conductores a jornadas extenuantes. No los capacitan adecuadamente. Tampoco les dan debido mantenimiento a las unidades. Emplean llantas en mal estado, para ahorrar, y no revisan el sistema de frenado. Los sobrecargan de manera ilegal. Y son absolutamente impunes.

Un estudio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), alerta que la fatiga de los conductores de estos vehículos es causa preponderante en accidentes. “Casi todos los países regulan la cantidad de horas al volante y los tiempos de descanso para los choferes comerciales; pero en México no existen límites legales sobre tiempos de manejo continuo...”²

De acuerdo con la editorial de Animal Político, hace una relatoría de estudios e informes destaca en su publicación del día 22 de septiembre de 2022:

“La norma mexicana que regula la circulación de vehículos de autotransporte en México, un tráiler de doble remolque tiene permitido cargar hasta 75.5 toneladas y puede medir hasta 32.5 metros de largo. Sin embargo, en un informe entregado al Senado se documentó que el peso de tráileres que circulan así en México puede llegar hasta las 120 toneladas.

–Cuando un doble remolque tiene sobrecarga, su sistema de frenado es más lento, lo que le impide frenar pronto, puede tardar más de 10 segundos en lograr frenar, por eso terminan llevándose a una serie de automóviles- advierte Antonio Azueta, mecánico y reparador de tráileres.

De acuerdo con un estudio del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), de 2016, el frenado de un tráiler doble remolque, con 74 toneladas, necesitaría frenar 52 metros antes y tardaría al menos 4 segundos en hacer un alto total.

–Entonces estamos hablando de que no frenan porque en primera van muy pegados de los demás carros, en segunda porque, aunque pisen el freno el sistema tarda en actuar esos diez segundos, al final resulta insuficiente-agrega Azueta.

Por ello, Juan Pablo Zatarain, académico del ITESO y quien ha estudiado el tema de logística y transporte de carga pesada, apunta que además de respetar el peso límite, la unidad debe de contar con frenos auxiliares.

–Para evitar que si los (frenos) normales se dañan o no funcionan, pues el sistema alternativo entre en acción-, explica.

Otros países del mundo tienen limitaciones más estrictas, por ejemplo, en Estados Unidos, Brasil y Argentina solo permiten un peso de 40 toneladas, según los datos de una recopilación del Foro Internacional de Transporte.

“Pero esto hay que aclararlo, en Estados Unidos les permiten ese peso y un largo de 24 metros, evitando las dimensiones más grandes y estos tráileres solo pueden circular por carreteras rectas y planas, generalmente llevan troncos de árboles, cosas así, no llevan sustancias peligrosas, está sumamente restringido. Tú dime ¿cuándo vas a ver algo así?”, cuestiona Héctor Gandini, representante de la sociedad civil en iniciativas del doble remolque.

El mismo estudio del IMT señala que durante 2020 existían 801 tráileres de doble remolque registrados ante la autoridad. Sin embargo, Gandini refiere que es sencillo adaptar un vehículo para ser doble remolque, por lo que no hay certeza sobre su número circulando.

–En realidad no hay un censo oficial de cuántos dobles remolques hay... un doble remolque lo armas en media hora, no hay que olvidar que le quitas el dolly y ya no es doble remolque, bien fácil-, enfatiza.

En esto concuerda el académico Zatarain, quien señala que es sencillo desarmar los tráileres doble remolque, pues solo se necesitan unidades de ensamble y cableado que permita conectar las luces del último remolque con el comando.

Por su parte, la Asociación Nacional de Transporte Privado defendió el doble remolque en su participación ante el Senado, y sostuvo que el tema se debe enfocar en la gestión de la velocidad. Por ejemplo, regular la velocidad a 30 kilómetros por hora en zonas donde usuarios y vehículos se mezclan de forma frecuente.

Zatarain destaca que, a diferencia de México, en otros países, las unidades tienen una revisión más exhaustiva en sus cargas y sanciones más claras en caso de incumplir. Además de otras medidas para evitar accidentes como unidades de menor dimensión, que circulen en un carril exclusivo, a una velocidad regulada y se respeten las jornadas de trabajo de los conductores.”³

La Ex Senadora de la República Alejandra Lagunes Soto Ruíz, del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXV Legislatura del H. Congreso de la Unión, ha sido una de tantas que en su momento manifestó esta preocupación y después de hacer un estudio minucioso de los diferentes esfuerzos de legisladoras y legisladores por más de 10 años, he encontrado coincidencia con lo que en su momento ella presentó, razón por la cual le he solicitado de su autorización para realizar un planteamiento en los mismos términos de la citada exlegisladora, mencionando lo siguiente:

“La Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, establece las especificaciones de peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y de arrastre y salvamento.

En esta norma se establece que el tracto camión doblemente articulado, es el vehículo destinado al transporte de carga constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación, que debe cumplir con diversas especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control, entre las que destacan:

- Velocidad máxima de 80 km/h, o la que se indique en el señalamiento, cuando ésta sea menor,
- Circular confinado al carril de la extrema derecha, excepto en rebase,

- Luces encendidas permanentemente, mediante sistema electrónico instalado en el vehículo, que las encienda al momento de ponerlo en marcha,
- Circular con un mínimo de 100 metros de separación respecto de otros vehículos pesados que les aplique la presente Norma,
- Conservar, respecto del que va adelante, la distancia de seguridad que le garantice su detención oportuna, tomando en cuenta la velocidad, el estado del camino, las condiciones climáticas y las del propio vehículo,
- Contar con conductores con capacitación, experiencia y licencia específica,
- Uso de bitácora de horas de servicio, donde se registren las horas de conducción semanal, con registros por viaje, y
- Sistemas de Posicionamiento Global, que reportará como mínimo los siguientes elementos: posición y velocidad, debiéndose prever un respaldo de la información que genere el GPS, información que el permisionario deberá poner a disposición de la Secretaría y Policía Federal para su consulta, conforme a los Lineamientos que emita la Secretaría.

Los tractocamiones doblemente articulados están autorizados para transitar por caminos hasta con 72.5 toneladas de peso, siempre y cuando cuenten con un sistema auxiliar de frenos, independientemente del sistema de balata.

Si bien, estas características ayudan en la prevención de accidentes, es fundamental que la autoridad de seguimiento y realice verificaciones constantes a los vehículos de carga que circulan en los caminos y puentes federales, con la finalidad de reducir accidentes e incrementar la seguridad de quienes circulen por caminos federales que existe menor probabilidad de accidentes con vehículos de autotransporte federal que pongan en riesgo su integridad física.”⁴

La citada iniciativa se puede leer completa en el siguiente link:

https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-18/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf

La propuesta legislativa

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado me permito proponer el siguiente

Decreto

Artículo Único. Se adicionan un segundo párrafo a los artículos 35, 39 y 50 y una fracción IV Bis al artículo 74; la fracción VII del artículo 5, la fracción V del 66, las fracciones I, II, III, IV y V y

párrafo cuarto del artículo 74 y párrafo primero y las fracciones I, II y III del artículo 74 Bis, de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 5o. ...

...

I. a VI. ...

VII. Retirar de la circulación al autotransporte federal que no cumpla con las verificaciones técnicas, las condiciones de peso, dimensiones, capacidad, y otras establecidas en la presente Ley y Normas Oficiales Mexicanas.

VIII. a IX. ...

Artículo 35. ...

En caso de no cumplir con la verificación señalada en el párrafo anterior, se revocará el permiso de transitar en caminos federales.

...

Artículo 39. ...

Los permisionarios que tengan en circulación vehículos de autotransporte federal y privado, que no cumplan con las condiciones enunciadas en el párrafo anterior, serán sometidos a revocación de permisos.

Artículo 50. ...

Queda estrictamente prohibida la circulación a las unidades de autotransporte de carga denominadas, camión remolque, tractocamión semirremolque-remolque y tractocamión semirremolque-semirremolque.

...

...

...

Artículo 66. ...

I. a IV. ...

V. Cuando el usuario del servicio no declare el valor de la mercancía, la responsabilidad quedará limitada a la cantidad equivalente a 15 veces la Unidad de Medida y

Actualización, por tonelada o la parte proporcional que corresponda tratándose de embarques de menor peso.

Artículo 74. ...

I. Aplicar tarifas superiores a las que en su caso se autoricen, con multa de cien a quinientas **veces la Unidad de Medida y Actualización**;

II. Destruir, inutilizar, apagar, quitar o cambiar una señal establecida para la seguridad de las vías generales de comunicación terrestres o medios de autotransporte que en ellas operan, con multa de cien a quinientas **veces la Unidad de Medida y Actualización**;

III. Colocar intencionalmente señales con ánimo de ocasionar daño a vehículos en circulación, con multa de cien a quinientas veces la Unidad de Medida y Actualización;

IV. Incumplir con cualquiera de las disposiciones en materia de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado, con multa de hasta quinientas **veces la Unidad de Medida y Actualización**;

IV Bis. Mantener en circulación vehículos de autotransporte de carga, pasaje y turismo sin las medidas establecidas en los artículos 35 y 39 de esta Ley, con multa de hasta quinientos días de Unidad de Medida y Actualización y serán sujetos a revocación del permiso correspondiente para la prestación de los servicios de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo.

Esta multa se incrementará hasta el doble, cuando los vehículos de autotransporte hayan ocasionado un accidente vial y, hasta tres veces cuando existan víctimas de privación de la vida.

V. Cualquier otra infracción a lo previsto en la presente Ley o a los ordenamientos que de ella se deriven, con multa de hasta mil **veces la Unidad de Medida y Actualización**.

...

...

Para los efectos del presente capítulo, **la multa se calculará conforme al monto de la Unidad de Medida y Actualización**, al momento de cometerse la infracción.

Los ingresos derivados por concepto de multas que se impongan en términos del presente artículo se destinarán a la Secretaría para cubrir gastos de operación e inversión en tecnología y programas vinculados al autotransporte.

...

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. Por infracciones a la presente Ley y Reglamentos que de ella se deriven en materia de tránsito, multa de hasta doscientas **veces la Unidad de Medida y Actualización**, y

II. Por conducir vehículos en caminos y puentes federales que no cuenten con un contrato de un seguro que garantice daños a terceros con multa de veinte a cuarenta **veces la Unidad de Medida y Actualización**.

...

III. Cualquier otra infracción a las disposiciones de esta Ley y los ordenamientos que de ella se deriven para la operación de los servicios de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado cuando circulen en la zona terrestre de las vías generales de comunicación, con multa de hasta quinientas **veces la Unidad de Medida y Actualización**.

...

...

...

Artículos Transitorios

Primero. La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, contará con un plazo de 180 días a la publicación del presente Decreto para realizar las adecuaciones a las Normas y Reglamentos correspondientes.

Tercero. Los vehículos de autotransporte de carga con doble remolque y con una carga de 35 toneladas de peso, que actualmente recorren los caminos federales, dejarán de circular en su totalidad el 31 de diciembre de 2028, de conformidad con los lineamientos que emita la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

Notas

1 <https://www.sinembargo.mx/4412725/traileres-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

2 <https://www.sinembargo.mx/4412725/traileres-asesinos-muertos-todos-los-dias/>

3 <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/traileres-doble-remolque-iniciativas-congeladas>

-persisten-accidentes

4 https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 14 de octubre de 2025

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

SIL