

INICIATIVA QUE ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE SALUD, 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 Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en 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 la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se adicionan diversas disposiciones de la Ley General de Salud, 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 seguridad de las personas que transitan por las carreteras es un asunto de primordial importancia que requiere atención inmediata y acciones concretas. El aumento en la circulación de unidades de autotransporte de carga, específicamente los camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque, ha llevado a un incremento en la sinistralidad vial.

Esta exposición de motivos se centra en la urgente necesidad de salvar vidas, el objetivo principal es cuidar de la vida, salud de las familias mexicanas, por lo que es necesario prohibir la circulación de estas unidades para proteger la vida de todos los usuarios de las vías.

Estudios han demostrado que los camiones de gran tamaño implican un mayor riesgo de accidentes. Según datos de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes de México, las unidades de carga pesada están involucradas en aproximadamente el 14% de los accidentes fatales en carreteras. Este porcentaje es alarmante y muestra una correlación directa entre el tamaño y peso de estas unidades y la gravedad de los accidentes.

Los usuarios de la vía, incluyendo automovilistas, motociclistas, ciclistas y peatones, son particularmente vulnerables ante la presencia de vehículos de gran tamaño. Un estudio de la Organización Mundial de la Salud (OMS) indica que las colisiones con camiones pesados son más propensas a resultar en lesiones graves o fatales. La inercia y la masa de estos vehículos amplifican el impacto en caso de colisión, resultando en consecuencias devastadoras para los demás usuarios.

La presencia continua de camiones de carga en las carreteras contribuye al estrés vial y a la desconfianza de los conductores. Según la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), el estrés asociado con la conducción en presencia de vehículos pesados no solo afecta la salud mental de los conductores, sino que también puede contribuir a un mayor número de errores humanos al volante, aumentando la probabilidad de accidentes.

Adicionalmente, estas unidades también contribuyen a la contaminación del aire y ruido en las zonas por las que circulan. Un informe del Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático indica que los vehículos de carga pesada son responsables de una significativa proporción de emisiones contaminantes. Prohibir su circulación puede tener beneficios directos para la salud pública y el medio ambiente.

En muchos países, como Dinamarca y Bélgica, se han implementado restricciones en la circulación de vehículos de carga pesada en determinadas carreteras o durante horarios específicos. Estas medidas han resultado en una reducción notable de accidentes y han mejorado la seguridad vial. La experiencia internacional demuestra que la prohibición puede ser una estrategia eficaz para proteger a los usuarios de la carretera.

La prohibición de la circulación de camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque es una medida necesaria y urgente para salvaguardar la vida de las personas que transitan por las carreteras. Esta acción no solo busca reducir el número de accidentes y muertes, sino también promover la salud pública, el bienestar y un entorno vial más seguro para todos los usuarios de la vía.

Es fundamental que se tomen decisiones proactivas que prioricen la vida y la seguridad en nuestras carreteras.

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 lograría 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.

La creación de una 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 alterno 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 Ruiz, 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/65/2/2023-07-181/assets/documentos/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf

La propuesta legislativa

Para mayor claridad se expone el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO ACTUAL DE LA LEY GENERAL DE SALUD		PROPIUESTA DE MODIFICACIÓN
DICE	DEBE DECIR	
CAPITULO II Distribución de Competencias		CAPITULO II Distribución de Competencias
Artículo 13. La competencia entre la Federación y las entidades federativas en materia de salubridad general quedará distribuida conforme a lo siguiente:		Artículo 13. ...
A. ...		A. ...
I. a X. ...		XI. La coordinación de acciones entre instituciones de salud y la Guardia Nacional para implementar medidas que salvaguarden la vida de las personas, incluyendo la supervisión y ejecución de la prohibición de circulación de camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, en carreteras y áreas urbanas donde su operación represente un riesgo para la seguridad pública.
B. ...		XII. La realización de campañas de prevención y educación sobre la seguridad vial y salud pública dirigidas a la población, con el objetivo de reducir los accidentes y fomentar un entorno propicio para el desarrollo y bienestar de las personas.
C. ...		XIII. El desarrollo de normativas que aseguren la integración de la perspectiva de salud pública en las políticas de transporte y movilidad, promoviendo la garantía del derecho a la vida y a un ambiente sano para todos.
B. ...		
C. ...		

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

Decreto

Artículo Único. Se adicionan las fracciones XI, XII Y XIII del Apartado A del artículo 13 de la Ley General de Salud, para quedar como sigue:

Capítulo II

Distribución de Competencias

Artículo 13. ...

A. ...

I. a X. ...

XI. La coordinación de acciones entre instituciones de salud y la Guardia Nacional para implementar medidas que salvaguarden la vida de las personas, incluyendo la supervisión y ejecución de la prohibición de circulación de camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semirremolque, en carreteras y áreas urbanas donde su operación represente un riesgo para la seguridad pública.

XII. La realización de campañas de prevención y educación sobre la seguridad vial y salud pública dirigidas a la población, con el objetivo de reducir los accidentes y fomentar un entorno propicio para el desarrollo y bienestar de las personas.

XIII. El desarrollo de normativas que aseguren la integración de la perspectiva de salud pública en las políticas de transporte y movilidad, promoviendo la garantía del derecho a la vida y a un ambiente sano para todos.

B. ...

C. ...

Artículo Transitorio

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

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/documents/Inic_PVEM_Sen_Lagunes_LCPyAF.pdf

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

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)

Sil