

INICIATIVA QUE REFORMA LA FRACCIÓN VIII DEL ARTÍCULO 208 DE LA LEY DEL INSTITUTO DE SEGURIDAD Y SERVICIOS SOCIALES DE LOS TRABAJADORES DEL ESTADO, EN MATERIA DE SALVAGUARDAR LA VIDA DE LOS TRABAJADORES DEL ESTADO 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 reforma la fracción VIII del artículo 208 de la Ley del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado, en materia de salvaguardar la vida de los trabajadores del Estado que transitan por las carreteras del país, al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos

La protección de la vida e integridad de los trabajadores es un derecho fundamental que debe ser garantizado a través de políticas y acciones concretas.

Los trabajadores que son parte de la población laboral, incluidos aquellos que utilizan las carreteras para desplazarse hacia sus centros de trabajo, son quienes enfrentan un riesgo directo. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), los accidentes de tráfico son una de las principales causas de lesiones y muertes en el mundo. Proteger la vida de los trabajadores es, por lo tanto, una prioridad que debe reflejarse en las políticas de salud y seguridad que rigen a instituciones como el ISSSTE.

En el contexto actual, la creciente circulación de unidades de autotransporte de carga, como camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque, representa un riesgo significativo para la seguridad vial y, por ende, para la vida de las personas que utilizan las carreteras.

Esta iniciativa refleja la imperante necesidad de atender un problema de salud pública por lo tanto busca resaltar la urgencia de reformar la Ley del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado (ISSSTE) para incluir la coordinación de la Guardia Nacional con el propósito de salvaguardar el derecho a la vida al prohibir la circulación de estos vehículos.

Las estadísticas del transporte en México evidencian un alarmante aumento en el número de accidentes de tránsito que involucran vehículos de carga. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes ha informado que aproximadamente el 14% de los accidentes de tráfico mortales ocurren con la participación de camiones y tractocamiones. Estas estadísticas recalcan la urgencia de tomar medidas efectivas para reducir la siniestralidad en las carreteras.

La inclusión de la Guardia Nacional en la regulación del transporte de carga permite establecer un marco de seguridad más robusto. La Guardia Nacional cuenta con la capacidad y el mandato necesarios para supervisar la circulación de vehículos pesados en regiones o momentos críticos, lo que puede traducirse en una reducción significativa en la probabilidad de accidentes. Esta colaboración puede ser fundamental en la implementación de prohibiciones temporales o permanentes según la evaluación de riesgo en rutas específicas.

La prohibición de circulación de los camiones mencionados no solo protege a los trabajadores, sino que también promueve un entorno más saludable para todas las personas. La reducción en el número de accidentes de tráfico puede mejorar la calidad de vida en las comunidades y reducir los costos asociados a la atención médica de las lesiones derivadas de estos siniestros. Como se observa en estudios de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), los costos de atención de accidentes viales afectan significativamente a los sistemas de salud pública y a la economía.

Numerosos países han implementado regulaciones sobre la circulación de vehículos pesados que funcionan con el objetivo de aumentar la seguridad vial. Por ejemplo, en países de Europa, se han establecido restricciones específicas para la circulación de vehículos de carga en determinadas horas y rutas, lo que ha resultado en una disminución de accidentes. México podría beneficiarse de estas experiencias al adoptar medidas que se ajusten a sus circunstancias y realidades.

Reformar la Ley del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado para incluir la coordinación de la Guardia Nacional y la prohibición de la circulación de ciertos tipos de unidades de autotransporte de carga es una medida crucial para salvaguardar el derecho a la vida de las personas en México. Esta acción no solo contribuirá a la protección de la vida e integridad de los trabajadores, sino que también mejorará la seguridad vial y la salud pública en general. Implementar estas reformas es fundamental para avanzar hacia un entorno más seguro y responsable en nuestras carreteras.

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

Esta reforma busca garantizar que el ISSSTE también contribuya activamente a la protección de la vida de los trabajadores, alineándose con los objetivos más amplios de seguridad y salud pública en el país.

La propuesta legislativa

Para mayor claridad se expone el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO ACTUAL LEY DEL INSTITUTO DE SEGURIDAD Y SERVICIOS SOCIALES DE LOS TRABAJADORES DEL ESTADO	PROPIUESTA DE MODIFICACIÓN
	DICE
Artículo 208. El Instituto tendrá las siguientes funciones: I. a VII. ... VIII. Difundir conocimientos y prácticas de previsión social; IX. a XII.	Artículo 208. ... I. a VII. ... VIII. Difundir conocimientos y prácticas de previsión social y seguridad vial garantizando el derecho a la vida e integridad física de los trabajadores, coordinándose con la Guardia Nacional para la prohibición, de la circulación de unidades de autotransporte de carga, específicamente camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque, en las zonas donde su operación represente un riesgo para la seguridad de los trabajadores y la población en general. IX. a XII.

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

Decreto

Artículo Único. Se reforma la fracción VIII. del artículo 208 de la Ley del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado para quedar como sigue:

Artículo 208. ...

I. a VII. ...

VIII. Difundir conocimientos y prácticas de previsión social **y seguridad vial garantizando el derecho a la vida e integridad física de los trabajadores, coordinándose con la Guardia Nacional para la prohibición de la circulación de unidades de autotransporte de carga, específicamente camiones remolque, tractocamiones semirremolque-remolque y tractocamiones semirremolque-semiremolque, en las zonas donde su operación represente un riesgo para la seguridad de los trabajadores y la población en general.**

IX. a XII. ...

...

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)

A large, stylized signature consisting of the letters 'S', 'I', and 'L'. The 'S' is formed by two overlapping semi-circular arcs. The 'I' is a single vertical bar. The 'L' is a single horizontal bar. All elements are rendered in a light grey color.