

INICIATIVA QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 37 BIS A LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE PERSONAS CONDUCTORAS, A CARGO DEL DIPUTADO DANIEL ANDRADE ZURUTUZA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El que suscribe, Daniel Andrade Zurutuza, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, con fundamento en lo establecido 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, somete a consideración del pleno iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona el artículo 37 Bis a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia garantizar dos personas conductoras durante viajes largos, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La clasificación mundial de muertes por accidentes viales, coloca a México en séptimo lugar a nivel mundial y el tercero en Latinoamérica por este tipo de siniestros.

De acuerdo con datos del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, en México los accidentes viales cada año cobran 16,500 vidas en promedio y le cuestan al país alrededor de 150 mil millones de pesos, lo cual representa 1.7 por ciento del producto interno bruto.

En 2023, en México se reportaron 4,769 camiones y tractocamiones involucrados en accidentes en carreteras federales.

Según datos de la Base de Vehículos de Motor Registrados en Circulación del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, en 2021 circulaban en México 452 mil 766 camiones de pasajeros y 11 millones 258 mil 873 camiones y camionetas de carga.¹ Detrás de estas cifras, millones de personas conductoras recorren las carreteras y autopistas de la república. Conducen bajo un fuerte estrés por el exceso de horas de recorridas sin descanso y la inseguridad.

Hay una relación directa entre el tiempo de conducción y el riesgo de presentar signos de fatiga física, mental o ambas y ocasionar su más trágica manifestación: lesiones o muerte consecuencia de un accidente de tránsito.

La fatiga de la persona conductora es un factor crítico que afecta la seguridad vial y puede compararse con los efectos del consumo de alcohol. Conducir sin el descanso adecuado reduce significativamente los reflejos y la capacidad de tomar decisiones, aumentando el riesgo de accidentes en las carreteras. Esto compromete la atención y el tiempo de reacción de la persona conductora, lo que incrementa el peligro en las vías de comunicación, poniendo en riesgo su seguridad y la vida de otras personas.

El problema es que en nuestro país en relación a la jornada laboral de las personas conductoras del autotransporte de carga federal, la prolongación de la duración de la

conducción es la regla y no la excepción, y el descanso diario es casi inexistente, derivado que 90 por ciento de las empresas pagan a sus operarios por hora, esto significa más horas de manejo para obtener más dinero; lo cual incita a que las personas conductoras no cumplan con la NOM-087-SCT-2-2017 que limita el número de horas de manejo.

La necesidad de ganar más, sumada a un esquema que los obliga a circular por más de 14 horas seguidas sin descanso, ha hecho que los accidentes de camiones de carga aumenten en México.

Si bien no todas las personas conductoras camiones consumen drogas, no se puede negar que el uso de estupefacientes entre estas personas no es una leyenda urbana ni un secreto, sino una realidad de alto riesgo.

César Girón Ramírez, Gerente de Prevención de Riesgos en Quálitas, compañía aseguradora del 43 por ciento del mercado de transporte, menciona que entrevista al año a unos 200 conductores de transporte de carga. En estas citas no falta la pregunta sobre cuáles son las principales causas que originan los accidentes viales. Los entrevistados señalan la falta de descanso, escasez de operadores y estar hasta ocho meses fuera de casa.²

El consumo de drogas para mantenerse despejado viene impulsado por una relación entre sueldo y horas de trabajo. Conducir bajo la influencia de las drogas constituye una de las principales causas de siniestros de tránsito en México y el mundo.

El impacto en la salud por el consumo de drogas implica una alteración significativa en las capacidades cognitivas y motoras de la persona conductora, incrementando exponencialmente el número de siniestros de tránsito que resultados muy lamentables, que van desde pérdida de vidas hasta lesiones graves y permanentes.

Debe tenerse presente que las personas conductoras son seres humanos no máquinas, es necesario tener en la legislación las garantías del descanso necesario y obligatorio para evitar que pongan en riesgo sus vidas, y a los otros conductores.

Esta iniciativa, si bien obligará a todas las prestadoras de servicio en materia de transporte, incluyendo a las grandes empresas, a que pongan al frente de sus camiones a dos personas operadoras, lo cual si bien es cierto que les implicará pagar más, ellas serían las más beneficiadas, ya que se reflejará en menos accidentes de sus unidades y evitar que las personas conductoras recurran a las drogas para aguantar las largas jornadas de manejo.

El desafío de reducir el número de acciones es grande, para ello es necesario implementar acciones con el objetivo de México avance hacia un futuro en el que las carreteras sean seguras para todas y todos. Legislemos por una seguridad vial para todos.

Estadísticas y números de los accidentes de transporte de carga

- En 2023, México reportó 4,769 camiones y tractocamiones involucrados en accidentes en carreteras federales.

- El 24.9 por ciento de los accidentes en carretera en México involucran vehículos de carga pesada.
- En 2016, respecto a los accidentes, los datos nacionales señalaron que el transporte de carga se ven involucrados en 60.5 por ciento de los siniestros.
- En 2021, se produjeron en el país 15 mil 21 accidentes carreteros; de estos, en 27 por ciento de los casos se vieron implicados transportes de mercancías. De estas cifras, resaltan los porcentajes de nivel de responsabilidad de los transportistas: en el caso de los conocidos como carga unitaria, el responsable (en 64 por ciento de los casos) es el operario del camión, (según datos del Instituto Mexicano del Transporte, institución dependiente de la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transporte).
- Sobre el tema de las drogas, un estudio del Instituto Mexicano de Transporte indica que el 90 por ciento de los test positivos por uso de drogas en carretera corresponden a operarios del transporte de mercancía.

Objetivos de Desarrollo Sostenible

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible son 17 objetivos globales adoptados por la Organización de las Naciones Unidas en 2015 para abordar los desafíos más apremiantes del mundo y lograr un futuro sostenible para todos para el 2030; entre esos objetivos se encuentran las metas 3.6 y 11.2, sobre reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico y proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial.

Fundamento legal

La Declaración Universal de Derechos Humanos establece en el artículo 24: "Toda persona tiene derecho al descanso, al disfrute del tiempo libre, a una limitación razonable de la duración del trabajo y a vacaciones periódicas pagadas". Por tanto, el desarrollo económico de las empresas no puede anteponerse a la vida y salud de las personas.

En el Convenio Internacional del Trabajo número 153 de la Organización Internacional del Trabajo, el cual entró en vigor para México el 10 de febrero de 1983, en materia sobre duración del trabajo y periodos de descanso en los transportes por carretera. Establece en el artículo 9, numeral 1:

La autoridad o el organismo competente de cada país podrá permitir, en forma de excepciones temporales, aunque únicamente en la medida necesaria para efectuar trabajos indispensables, prolongaciones de la duración de la conducción y de la duración del trabajo ininterrumpido así como reducciones de la duración del descanso diario a que se refieren los artículos 5, 6, 7 y 8 del presente Convenio:

- (a) en caso de accidente, de avería, de retraso imprevisto, de perturbación del servicio o de interrupción del tráfico;

(b) en caso de fuerza mayor;

(c) cuando sea necesario asegurar el funcionamiento de servicios de interés público con carácter urgente y excepcional".

Por otra parte, la Ley Federal del Trabajo en su Artículo 4, establece la obligación del patrón (permisionario) de garantizar la seguridad y condiciones adecuadas para sus trabajadores, lo cual incluye la gestión de tiempos de conducción para prevenir la fatiga y, consecuentemente, garantizar un relevo de conductores adecuado para viajes largos.

En la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal se dispone:

Artículo 8o. Se requiere permiso otorgado por la Secretaría para:

I.- La operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo;

XI.- El transporte privado de personas y de carga salvo lo dispuesto en el artículo 40 de la presente Ley.

La Norma Oficial Mexicana (NOM)-087-SCT-2-2017 establece los tiempos de conducción y pausas para los conductores de los servicios de autotransporte federal. Esto implica que, para cumplir con la norma y garantizar la seguridad de los viajes largos, los permisionarios deben organizar relevos de conductores para que los conductores no excedan los tiempos de manejo establecidos y puedan descansar adecuadamente. La NOM 087 limita las horas de manejo a 14, con paradas obligadas de 30 minutos cada cinco horas. Sin embargo, en la práctica es como si no existiera.

En el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, en su Artículo 2º se menciona que para efectos de este reglamento se entenderá por

VII. Permisionario: Persona autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para prestar servicio de autotransporte federal o para operar o explotar servicios auxiliares;

Derecho internacional comparado

En Perú, como parte de la campaña "Alguien te espera", la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías recordó a los transportistas que tienen la obligación de cumplir con el relevo de conductores cada 5 horas de día cada 4 horas de noche para evitar accidentes en las vías.

En la Unión Europea existe un marco regulatorio estricto sobre tiempos de conducción y descanso. Por ejemplo, el Reglamento 561/2006 establece períodos máximos de conducción y requisitos para los descansos, promoviendo la planificación de relevos o paradas para asegurar el cumplimiento de estas normas de seguridad en viajes largos.

Objetivo de la iniciativa

Normar los tiempos de conducción para las personas conductores del Servicio de Autotransporte Federal y Transporte Privado, con la finalidad de reducir la incidencia de accidentabilidad.

Cuadro de la iniciativa

Se presenta el cuadro de la iniciativa a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal con la propuesta de reforma:

Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal	
Texto vigente	Propuesta de reforma
Sin correlativo	Artículo 37 Bis.- Los permisionarios tendrán la obligación de garantizar, que los vehículos cuenten con dos personas conductoras cuando la ruta del viaje implique una jordana de conducción continua de más de 9 horas durante el día o más de 5 horas en la noche.

Decreto

Por lo expuesto y fundado, como integrante del Grupo Parlamentario de Morena someto a consideración del pleno de la Cámara de Diputados la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se adiciona el artículo 37 Bis a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de garantizar dos personas conductoras durante viajes largos

Único. Se adiciona el artículo 37 Bis a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 37 Bis. Los permisionarios tendrán la obligación de garantizar, que los vehículos cuenten con dos personas conductoras cuando la ruta del viaje implique una jordana de conducción continua de más de 9 horas durante el día o más de 5 horas en la noche.

Transitorios

Primero. El presente decreto entrará en vigor 180 días naturales al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. Una vez que entre en vigor el presente decreto, se otorga el término de 180 días naturales para que se realicen los ajustes necesarios a las disposiciones normativas reglamentarias para considerar lo previsto en este decreto.

Notas

1 https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/930792/Informe_SV_2022.pdf

dfConsultado el 3 de octubre de 2025.

2 <https://www.publimetro.com.mx/noticias/2023/04/04/drogas-y-sobreexplotacion-de-raileros-la-crisis-de-los-accidentes-en-carreteras/> Consultado el 3 de octubre de 2025.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 21 de octubre de 2025.

Diputado Daniel Andrade Zurutuza (rúbrica)

