



Gaceta Parlamentaria

Año XVII

Palacio Legislativo de San Lázaro, martes 29 de abril de 2014

Número 4011-XII

CONTENIDO

Declaratoria de publicidad de dictámenes

- 2** De la Comisión de Transportes, con proyecto de decreto que reforma el artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Auto-transporte Federal
- 12** Propuesta de modificación al dictamen remitida por la Comisión

Anexo XII

Martes 29 de abril

Dictámenes

DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES, CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA EL ARTÍCULO 50 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL

Honorable Asamblea:

La Comisión de Transportes, con las atribuciones que le confieren los artículos 39, numerales 1 y 2, y 45, numerales 6, incisos e) y f), y 7, de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 80, numeral 1; 81, numeral 2; 82, numeral 1; 84, numeral 1; 85; 157; 158 y 167, numeral 4, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración de los integrantes de esta honorable asamblea el presente dictamen, de acuerdo con la siguiente:

Metodología

I. En el capítulo de “**Antecedentes**” se da constancia del trámite de inicio del proceso legislativo, del recibo de turno para el dictamen de la referida iniciativa y del trabajo previo para la resolución de la comisión dictaminadora.

II. En el capítulo referido al “**Contenido de la iniciativa**”, se sintetiza el alcance de la propuesta de reforma en estudio.

III. En el capítulo de “**Consideraciones**”, se expresan los argumentos de valoración de la propuesta y de los motivos que sustentan la resolución de esta comisión dictaminadora.

I. Antecedentes

1. En sesión de la Comisión Permanente de fecha 15 de mayo de 2013, el diputado Alberto Anaya Gutiérrez, del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, presentó iniciativa con proyecto de decreto que reforma el párrafo tercero del artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

2. En la misma fecha, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 23, fracción f), de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, la Mesa Directiva acordó turnar la iniciativa mencio-

nada a la Comisión de Transportes, para su estudio y dictamen, mediante oficio CP2R1A.-157-Exp 2115.

3. Con fecha 26 de junio de 2013, se solicitó prórroga para atender debidamente y dictaminar en tiempo y forma la presente iniciativa, misma que fue otorgada por la Mesa Directiva el 4 de julio de 2013.

4. Con fecha 1 de julio de 2013 la Comisión de Transportes solicitó al Centro de Estudio de las Finanzas Públicas de la honorable Cámara de Diputados, elabore los estudios de impacto presupuestario de la presente iniciativa.

5. Dicha iniciativa, precluyó por no haberse dictaminado en el segundo periodo ordinario del segundo año de la LXII Legislatura, sin embargo esta comisión dictaminadora considera pertinente el análisis de esta iniciativa para la elaboración del presente dictamen.

6. En sesión de la Comisión Permanente de fecha 29 de mayo de 2013, la diputada Mirna E. Hernández Morales, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, presentó iniciativa con proyecto de decreto que adiciona un párrafo al artículo 39 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

7. En la misma fecha, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 23, fracción f), de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, la Mesa Directiva acordó turnar la iniciativa mencionada a la Comisión de Transportes, para su estudio y dictamen, mediante oficio CP2R1A.-373-Exp 2152.

8. Con fecha 26 de junio de 2013, se solicitó prórroga para atender debidamente y dictaminar en tiempo y forma la presente iniciativa, misma que fue otorgada por la Mesa Directiva el 4 de julio de 2013.

9. Con fecha 1 de julio de 2013 la Comisión de Transportes solicitó al Centro de Estudio de las Finanzas Públicas de la honorable Cámara de Diputados, elabore los estudios de impacto presupuestario de la presente iniciativa.

10. Dicha iniciativa precluyó por no haberse dictaminado en el segundo periodo ordinario del segundo año de la LXII Legislatura, sin embargo esta comisión dictaminadora considera pertinente el análisis de esta iniciativa para la elaboración del presente dictamen.

11. En sesión de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, celebrada el 22 de octubre de 2013, la diputada María del Rocío Corona Nakamura, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, presentó iniciativa con proyecto de decreto que adiciona un artículo 50-A a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

12. En la misma fecha, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 23, fracción f), de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, la Mesa Directiva acordó turnar la iniciativa mencionada a la Comisión de Transportes, para su estudio y dictamen, mediante oficio D.G.P.L.62-11-1-1281. Exp. 2983.

13. Con fecha 5 de diciembre la Junta Directiva de esta Comisión de Transportes, solicitó a la Mesa Directiva prorroga para atender debidamente y dictaminar en tiempo y forma la presente iniciativa.

14. Con fecha 10 de diciembre y recibido en esta Comisión de Transportes el 16 de diciembre la Mesa Directiva con fundamento en el artículo 183 del Reglamento de la Cámara de Diputados autorizó prórroga por 45 días.

15. Con fecha 21 de noviembre la Comisión de Transportes turnó a la Subcomisión de Transporte Carretero de Pasaje y Carga la presente iniciativa a fin de que elaboren el predictamen correspondiente.

16. Del 2 al 13 de diciembre, se llevó a cabo la investigación documental para allegarse de los elementos necesarios a efecto de elaborar el dictamen respectivo.

17. El 7 de enero, se solicitó a quienes estuvieran interesados en esta iniciativa a enviar los comentarios respectivos.

II. Contenido de las iniciativas

II. 1. El objetivo de la iniciativa presentada por el diputado Anaya Gutiérrez, es prohibir la circulación de camiones con doble remolque o que sobre pasen un máximo de 22 toneladas de peso en su carga.

El diputado señala que con la iniciativa en estudio se pretende proteger el derecho fundamental de más envergadura para el ser humano que es la vida, así como

proteger el patrimonio nacional y el medio ambiente, enfocándose particularmente en el cuidado de la seguridad vial en las carreteras del país.

Expone, que el 90% del autotransporte de carga transporta bienes e insumos conforme a lo estipulado en la norma 012 del Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales (sic), pero hay quienes cargan más de lo permitido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Que la Asociación Mexicana de Ingeniería del Transporte ha elaborado estudios sobre los accidentes de tráileres en general, y la conclusión ha sido la suspensión de unidades doblemente articuladas al ser 32 veces más peligroso que un tráiler con un solo remolque.

Asimismo menciona que en los últimos 40 años, la red carretera del país ha crecido tan sólo en un 30% y el parque vehicular se ha incrementado en el orden de 700 u 800 por ciento, convirtiendo a las vías generales de comunicación en grandes estacionamientos.

Que en la semana de la seguridad vial que se celebró en México del 9 al 13 de mayo de 2011, en la cual participaron 170 países de Iberoamérica, el entonces Secretario de Salud, dio a conocer que México ha gastado en servicios de salud para reparar miles de accidentes en ciudades y carreteras más de 130 mil millones de pesos al año.

Por otro lado, señala que el calentamiento global es un problema real y actual, cuyo principal detonante es la contaminación y que en México no se ha resuelto nada para contrarrestarlo, mientras que en otros países los pesos y dimensiones se respetan y se manejan los estándares internacionales que ayudan a mejorar la viabilidad y reducir la contaminación.

Ante tal panorama, el legislador propone realizar una reforma al artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en los términos siguientes:

Artículo 50. ...

...

Queda estrictamente prohibida la circulación de camiones con doble remolque o que sobrepasen un máximo de 22 toneladas de peso en su carga.

En el caso de los camiones, el peso de la carga no podrá exceder de un máximo de 22 toneladas y la longitud de dichas unidades no deberá exceder los 22 metros.

II.2. El objetivo de la iniciativa presentada por la diputada Mirna E. Hernández Morales, es permitir que sólo los semirremolques (tracto camión) puedan circular en las carreteras federales.

Señala la promovente que los recientes acontecimientos del 7 de mayo de 2013, relativos a la explosión de una pipa de gas LP, ocurrido en San Pedro Xalostoc, Ecatepec, se ha convertido en un tema de suma trascendencia a tratar, ya que las consecuencias que se originaron fueron impactantes e impresionantes en esa demarcación del estado de México.

Que la pérdida de vidas humanas es un asunto que debe llamar la atención sobre el funcionamiento y actualidad de la normatividad en torno a las vías generales de comunicación.

Refiere que el tema relativo al autotransporte que circula en las carreteras del país debe ser analizado con cuidado y revisar los lineamientos y normas vigentes.

La promovente considera indispensable modificar algunos parámetros establecidos tanto en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, así como de la NOM-012-SCT-2-2008, 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, con la finalidad de que todo vehículo se rija bajo las dimensiones máximas que permitan rangos de seguridad claros y pertinentes.

Hace referencia a diversas estadísticas de accidentes en carreteras federales en nuestro país, en los cuales se encuentran involucrados tracto camiones.

Menciona que la violación constante de transportistas que exceden cargas y dimensiones de los tráileres por cuestiones de costo, son otras de las causas del problema de seguridad vial en México.

Indica que, actualmente, la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008, establece que los tracto camiones con 22 ruedas podrán usar las carreteras federales.

Que en esta norma, se precisan una serie de características alrededor de los tracto camiones que pueden circular en las carreteras, los requisitos que propician mejorar los niveles de seguridad tanto en la vida como en los bienes de las personas que utilizan los caminos y carreteras federales, así como disminuir los daños a la infraestructura del país.

Asimismo, dicha disposición prevé que los tracto camiones cumplan con dimensiones que permitan un adecuado uso de la infraestructura y no destruirla.

De este modo, considera que se debe retomar con rigor las disposiciones ya planteadas en la ley y hacer esfuerzos extraordinarios de concertación entre los diferentes actores que participan, a fin de cumplir los lineamientos para el desarrollo de la infraestructura, la seguridad, la modernización del parque vehicular, la capacitación a operadores, la inspección y vigilancia, tráfico seguro, condiciones físico mecánicas, responsabilidad de los usuarios y prestadores del servicio.

Puntualiza que las carreteras federales están diseñadas para diferentes volúmenes de tráfico, y que actualmente se pueden observar las necesidades de la modernización de las vías generales de comunicación requieren de analizar distintos ángulos de un problema que aparentemente no se ha abordado con la suficiente seriedad para integrar un diagnóstico actualizado de los problemas del uso y comportamiento de los actores y beneficiarios de estas carreteras.

Que en el tema relativo a los tractocamiones, se requieren medidas adicionales que contribuyan a incrementar la seguridad en el tránsito de personas y mercancías, así como disminuir los riesgos a los que son expuestas con el tránsito de vehículos que, por la carga que transportan y sus dimensiones, implican en sí mismos un riesgo para la seguridad tanto de los usuarios como de la infraestructura.

Por lo anteriormente expuesto, la diputada propone modificar la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, a fin de que se hagan las adecuaciones en la construcción y diseño de tractocamiones.

La reforma a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal se plantea en los siguientes términos:

Artículo 39. Los vehículos destinados al servicio de autotransporte federal y privado de pasajeros, turismo y carga, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones, así como con los límites de velocidad en los términos que establezcan los reglamentos respectivos. Asimismo, están obligados a contar con dispositivos de control gráfico o electrónico de velocidad máxima.

En el caso del tractocamión, sólo se permitirá un semirremolque para circular en las carreteras federales.

II.3. El objetivo de la iniciativa presentada por la diputada Corona Nakamura, es legislar para prohibir la circulación de camiones multiarticulados que transporten materiales o residuos definidos por la norma correspondiente en la materia como peligrosos.

La diputada señala que la actual dinámica de la actividad industrial en nuestro país, ha conllevado a la par, una serie de factores derivados de los cuales algunos de ellos representan verdaderos retos en materia de seguridad.

Uno de estos factores mencionados en el párrafo anterior, es el transporte y movilización de todos estos productos y mercancías, pero en específico y objeto de esta iniciativa nos referiremos a los materiales requeridos y los residuos que se generan denominados peligrosos.

Dentro de este sector, se ha desarrollado un problema en materia de capacidad, eficiencia y sobre todo seguridad. En capacidad porque únicamente la limitamos a un criterio de carga-peso total que una unidad puede llevar; en eficiencia porque a pesar del criterio anterior y de contar con compañías transportadoras con un número de flotillas importante, no existe una adecuada integración de rutas; y de seguridad porque la antigüedad y las malas condiciones físico-mecánicas de las unidades sumadas a los factores del “error humano” de los conductores, representan un latente riesgo para lo que transportan y para quienes comparten la red carretera con ellos durante sus trayectos.

Si bien en nuestro país desde la firma del Tratado de Libre Comercio se han consolidado importantes empresas de autotransporte de carga; la realidad es que la

modernización de este sector se ha quedado estancada, originándonos servicios caros, poco productivos, no coordinados, unidades físico-mecánicas obsoletas y además peligrosas para los usuarios del sistema vial y carretero del país.

Señala que lamentablemente en México no hay una adecuada integración de corredores de mercancías definidos. Además no existe una clara y estricta regulación que de manera específica haga una distinción con un criterio de carga-peso-seguridad, en función del grado de riesgo y peligro de la carga que se esté movilizándose.

La promovente argumenta que, en el pasado, tuvimos únicamente y de manera desafortunada una visión corta y esfuerzos limitados que sólo atendieron la preocupación de las grandes compañías de autotransporte de carga por incrementar significativamente sus índices de ganancia; a costa incluso de la seguridad de lo que movilizan, de la de sus operadores y principalmente de los usuarios que transitan al igual por las carreteras del país.

Lo anterior, se debió a que las únicas reformas significativas que se realizaron en la materia, se encaminaron a aumentar la capacidad de carga máxima permitida para estas unidades de autotransporte asintiendo incluso de manera oficial la sobrecarga y el uso de unidades multiarticuladas es decir de dos o más remolques, semirremolques, cajas, plataformas o ejes de arrastre.

Además, se relajaron al extremo las exigencias y los parámetros de certificación de las condiciones físico-mecánicas de las unidades, los protocolos de verificación y comprobación de peso de carga al salir de su planta, durante la circulación y a la llegada a su destino.

Por ello, han sido desde hace un tiempo a la fecha muchos y muy lamentables los accidentes con pérdida de vidas humanas que se han suscitado, originados o en donde se han visto directa o indirectamente involucradas las unidades de autotransporte de carga que presentan sobrepeso y exceso de dimensiones; es decir los llamados doble-remolque. Afirma que no se trata de perjudicar los intereses de un sector imprescindible en la economía nacional, por el contrario; requerimos de un sistema de autotransporte de carga moderno, productivo, eficiente, eficaz, rentable, coordinado, que

responda a una estrategia bien definida a largo plazo, amable con el medio ambiente y principalmente seguro para quienes lo integran y quienes comparten con este sector el uso y disfrute del Sistema Carretero Nacional.

Argumenta que, en nuestro país según cifras actuales, de entre los 35 mil accidentes que se registran cada año en las carreteras de todo nuestro territorio, en poco más de 20 mil se ven involucrados vehículos de autotransporte federal de carga; destacando los transportes o tráileres de doble remolque o articulación, que provocan directamente un aproximado de cinco mil de estos siniestros con altas y lamentables consecuencias mortales. Situaciones como la sobrecarga, misma que está permitida por modificaciones recientes a la ley; han derivado en la disminución de expectativa de durabilidad en condiciones óptimas de nuestra infraestructura carretera, lo que conlleva la necesidad de un mayor gasto de inversión de recursos en un tiempo mucho más corto que el inicialmente programado y además en situaciones de elevados índices de tráfico vehicular, y por ello la presencia de mayores emisiones de contaminantes y daño al medio ambiente.

Esto ha generado voces de alerta y reclamo sobre la necesidad de ser más exigentes en cuanto a la normatividad que rige a este sector de transporte de carga; pues a pesar de ser estratégico para el desarrollo económico de nuestro país, no puede quedar excluido de medidas tendientes a ofrecer mayor seguridad a los usuarios de la red carretera en su totalidad. Si a las condiciones en las que se encuentra nuestro parque vehicular de carga pesada le adicionamos que muchas de estas unidades son multiarticuladas es decir de doble remolque o más y transportan una sobrecarga permitida incluso sin importar que transporten materiales o sustancias peligrosas; tenemos entonces las condiciones para que se sigan repitiendo accidentes como los que se han presentado en fechas recientes con lamentables pérdidas de vida; y en mejor de los escenarios, como se había comentado anteriormente, en problemas de contaminación, daños y desgaste a un ritmo acelerado de nuestra infraestructura carretera.

Durante los últimos 12 años han sido objeto de importantes modificaciones ventajosas para los empresarios del transporte y para el fomento de la corrupción de las autoridades verificadoras y reguladoras; que privilegian únicamente el costo-beneficio económico por en-

cima de los criterios de seguridad y siniestralidad que prevalecían antes de este periodo; derivando finalmente en el punto de convertir a estas unidades en latentes amenazas a todos los automotores que transitan no solo por carreteras, sino también en todas las arterias de zonas rurales, ciudades y zonas conurbadas de nuestro país.

También, se disminuyeron las características de seguridad y de operación con que deben contar los camiones pesados para circular y a su vez se aumentó a 80 toneladas, el peso máximo permitido de carga para las unidades de doble remolque, sin importar las características particulares de lo que movilizan.

De acuerdo a la diputada Corona, la tendencia de estos cambios nos indican que se están dejando de lado los criterios de seguridad para la circulación de este tipo de camiones-tráileres, causando no solo un desgaste y daño acelerado de nuestra infraestructura carretera, menoscabo grave en nuestro medio ambiente por el incremento de índices de contaminación, recurrentes y altos niveles de entorpecimiento y tráfico vehicular, sino también lamentables accidentes mortales como los registrados en últimas fechas; donde una mayor y mejor regulación a este sector los pudo haber evitado.

Criterios que además omiten considerar las características de las cargas que se transportan y que en varios casos han agravado la siniestralidad de los accidentes por tratarse de productos o mercancías peligrosas como altamente explosivas, inflamables, venenosas, infecciosas o tóxicas.

Lamentablemente, muy independientemente del tipo de carga que estas unidades (con sobrepeso permitido por ley) puedan movilizar, ya representan un verdadero peligro y han provocado un número importante de accidentes con lastimosas pérdidas de vidas. Y no menos importante -como se pretende hacer ver- es necesario ante la situación actual, el hacer hincapié y consideración especial si la carga representa un peligro adicional.

Por todo lo anterior, la diputada Corona Nakamura propone la iniciativa con proyecto de decreto para adicionar un artículo 50-A a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, que a la letra dice:

Artículo 50-A. Queda estrictamente prohibida la circulación de unidades de autotransporte de carga de dos o más articulaciones, remolques, semirremolques o ejes de carga y arrastre que estén destinados a transportar cualquiera de las substancias o materiales referidos en las Normas Oficiales Mexicanas.

III. Consideraciones

Primera. La comisión dictaminadora expresa su interés en reformar la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para establecer un marco jurídico adecuado que garantice la seguridad de los usuarios de las vías generales de comunicación y mantenerlas en condiciones adecuadas de operación, tal como lo manifiestan los legisladores promoventes.

Segunda. La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes, los cuales constituyen vías generales de comunicación; así como los servicios de autotransporte federal que en ellos operan, sus servicios auxiliares y el tránsito en dichas vías.

Tercera. Las tres iniciativas aquí presentadas, están relacionadas con las anteriores consideraciones por lo que, atendiendo a un principio de economía legislativa, esta Comisión acordó dictaminarlas en un solo acto, atendiendo a lo dispuesto por el numeral 2, del artículo 81, del Reglamento de la Cámara de Diputados.

Cuarta. Las iniciativas presentadas por el diputado Alberto Anaya Gutiérrez, la diputada Mirna E. Hernández Morales y la diputada María del Rocío Corona Nakamura, relacionadas con la prohibición de la circulación de las combinaciones vehiculares doblemente articuladas, esta Comisión considera que, las mismas recogen demandas ciudadanas muy sensibles por lo que, en el marco de las atribuciones del Poder Legislativo, deben ser atendibles, a efecto de acotar el nivel de discrecionalidad, en virtud de que el tema de seguridad debe ser una de las más grandes prioridades del Estado.

Quinta. A fin de aportar argumentos que expliquen la propuesta, a continuación se presentan extractos de la investigación documental de siniestralidad en vehículos de carga y metodología de cálculo de ahorros por

disminución de accidentes que aparece en la página web de la Cofemer para justificar el aviso de prórroga del acuerdo que modifica el transitorio segundo de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2- 2008, 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, publicada el 30 de abril de 2012:

“En México, al igual que en otros países, prevalece la ausencia y confiabilidad relativa en la información, es decir, por ejemplo poca certeza de las causas reales de los accidentes; así como la multicausalidad de los accidentes en donde si bien, la dominancia del factor humano es relevante, también se aprecia que se pueden generar distorsiones al no identificar las demás variables que intervienen, eventualmente, en la generación del accidente.

- Las combinaciones de doble remolque tienden a sufrir una volcadura de remolque con mayor frecuencia que una combinación de remolque sencillo.

- La probabilidad de colisiones más graves se incrementa de manera significativa si el tránsito de camiones aumenta en entornos operativos con un riesgo mayor de colisiones entre camiones y automóviles, como carreteras sin división en lugar de carreteras divididas. Los conflictos de tránsito de frente generan, por naturaleza, oportunidades de mayores velocidades de cierre (en esencia, la suma de las velocidades de los dos vehículos) que resultan en mayores cambios en velocidad en el automóvil involucrado en el conflicto. **Las carreteras divididas resultan particularmente eficientes para el tránsito de camiones ya que eliminan las colisiones de frente y reducen el número de todos los tipos de colisiones entre automóviles y camiones en aproximadamente un factor de dos.**

- Por lo general, los errores del conductor disparan los choques y, por lo tanto, se citan de manera abrumadora como las causas principales. **Las consideraciones sobre equipos que incluyen tamaño y peso del vehículo y fallas mecánicas u operativas también desempeñan una función aunque es difícil aislarlas.** Los factores de entorno operativo y relacionados con el vehículo pueden disminuir la seguridad ya sea por predisposición del conductor a cometer errores o por la prevención de ellos des-

pués de compensar o recuperase de errores que cometieron. En consecuencia, reviste gran importancia contemplar todos los factores contribuyentes relacionados con las colisiones.

- La sensibilidad del manejo se ve disminuida levemente con el aumento del peso, lo que significa que el conductor puede no sentir cuando realiza un pequeño viraje del vehículo, generando problemas con el tráfico de vehículos que transita junto a él en la carretera.

- La modificación de los motores (mayor potencia), y capacidad del tren motriz en los vehículos para poder arrastrar más peso, también afecta las velocidades de conducción en las carreteras, generando problemas de interacción con los demás vehículos en la carretera por las diferencias de velocidades de los vehículos pesados y automóviles.

- **De lo expuesto anteriormente, se concluye que una disminución en el peso y dimensiones en los vehículos comerciales podría influir directamente en la seguridad de los usuarios de las carreteras.**

- El incremento de la altura del centro de gravedad de un vehículo mediante el incremento de más carga en un vehículo en particular, incrementa su propensión a volcaduras.

- Las volcaduras provocadas por maniobras evasivas se asocian principalmente con combinaciones de múltiples remolques, “dobles” y “triples”, donde se da como resultado un fenómeno de “latigazo”. Las combinaciones de remolques sencillos regularmente no experimentan dicho fenómeno, pero si tienen una carga lo suficientemente alta, éstos y otros camiones pueden volcarse de igual manera.

- **Las combinaciones de múltiples remolques diseñados actualmente experimentan proporcionalmente más accidentes de volcadura fatales que las combinaciones de remolques sencillos.”**

Sexta. Esta comisión dictaminadora considera que el tránsito del autotransporte doblemente articulado en carreteras federales es necesario para transportar carga útil, conforme a los pesos máximos que establece la normatividad aplicable a través de la autoridad competente.

Séptima. La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal regula el autotransporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos que circulan en vías generales de comunicación, en los términos y condiciones que precisen los reglamentos respectivos.

Octava. De lo anterior, el 7 de abril de 1993 se expidió el Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, así mismo existen diversas Normas Oficiales Mexicanas que regulan las especificaciones técnicas respecto al mismo tema, por mencionar algunas:

- NOM-009-SCT2/2009, Especificaciones especiales y de compatibilidad para el almacenamiento y transporte de las sustancias, materiales y residuos peligrosos de la clase 1 explosivos.

- NOM-010-SCT2/2009, Disposiciones de compatibilidad y segregación para el almacenamiento y transporte de sustancias, materiales y residuos peligrosos.

- NOM-011-SCT2/2012, Condiciones para el transporte de las sustancias y materiales peligrosos envasadas y/o embaladas en cantidades limitadas.

- NOM-020-SCT2/1995, Requerimientos generales para el diseño y construcción de autotanques destinados al transporte de materiales y residuos peligrosos, especificaciones SCT 306, SCT 307 y SCT 312.

- NOM-028-SCT2/2010, Disposiciones especiales y generales para el transporte de las sustancias, materiales y residuos peligrosos de la clase 3 líquidos inflamables.

- NOM-057-SCT2/2003, Requerimientos generales para el diseño y construcción de autotanques destinados al transporte de gases comprimidos, especificación SCT 331.

Novena. En la actualidad, aún cuando se considera que se encuentra regulado de manera eficiente, el autotransporte de carga doblemente articulado ha causado daños irreparables tanto en vidas humanas como en la infraestructura carretera, sobre todo en caminos federales de dos carriles, donde el peligro es latente y

constante debido a la cercanía de los automóviles en doble sentido.

Décima. Debemos recordar que las Normas Oficiales Mexicanas se revisan y actualizan cada 5 años, conforme lo establece el artículo 51 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, por lo que para el caso de la NOM-012SCT -2- 2008 y en virtud de los accidentes recientes en carreteras federales en los que se han visto involucrados vehículos doblemente articulados, el Panel de Expertos creado para emitir recomendaciones a dicha NOM, manifestaron lo siguiente:

- Prohibir la circulación de los vehículos doblemente articulados que transporten productos altamente tóxicos en forma inmediata.
- Reducir en un periodo de 3 a 5 años como máximo las operaciones de fulles que transportan las demás sustancias y mercancías peligrosas, que no tengan la característica de ser altamente tóxicas.
- Los fulles que transporten gasolina, diesel o turbosina deberán dejar de circular en un periodo máximo de 5 años.
- Prohibir de forma inmediata la incorporación de nuevos fulles para el transporte de mercancía y sustancias peligrosas cualquiera que sea su especie.

Decimoprimer. Derivado de las consideraciones anteriores, esta comisión dictaminadora estima conveniente que los vehículos doblemente articulados en general, transiten solo en carreteras de dos o más carriles en un mismo sentido, clasificados como carreteras tipo ET y A, con ello se disminuirá considerablemente los accidentes provocados por los mismos, protegiendo en la medida de lo posible, la vida de los usuarios.

Asimismo, se considera que la transportación de sustancias, materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos no deberá ser realizado en vehículos doblemente articulados en ninguna carretera o autopista de jurisdicción federal, aún cuando no sea transportado en este tipo de vehículos, pero que debido a un manejo inadecuado en su transportación, la sustancia pueda tener una reacción que ponga en riesgo la seguridad y la vida de las personas que transiten por estas vías de comunicación.

Decimosegundo. Conforme a lo anterior, esta comisión dictaminadora preocupada por la conectividad entre caminos federales para el transporte doblemente articulado de una autopista a otra, se propone que estos vehículos obtengan un permiso otorgado por la SCT, siempre y cuando no exceda 50 kilómetros lineales en ambos sentidos y solo podrá ser otorgada en caminos clasificados como tipo B haciendo corresponsables solidariamente al permisionario y al propietario de la carga, de los daños y perjuicios que se ocasionen a terceros por cualquier evento o hecho que se produzca durante la circulación del vehículo que cuente con dicho permiso de conectividad, así mismo, se harán corresponsables de las sanciones impuestas por este concepto.

Decimotercero.- Esta Comisión considera incluir el término “sustancias”, toda vez que de esta forma se encuentre regulado y definido en el Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.

En virtud de las consideraciones anteriormente expuestas, las diputadas y los diputados de esta comisión dictaminadora tiene a bien emitir el siguiente:

Decreto por el que se reforma el artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Artículo Único. Se reforma el artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 50. El permiso de autotransporte de carga autoriza a sus titulares para realizar el autotransporte de cualquier tipo de bienes en todos los caminos de jurisdicción federal.

Los vehículos articulados con un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, sólo podrán circular en las vías generales de comunicación de dos o más carriles en un mismo sentido, siempre y cuando estén clasificadas por la Secretaría como carreteras tipo ET y A.

Los vehículos articulados con un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, podrán circular por vías generales de comunicación que no reúnan las características señaladas en el párrafo an-

terior, siempre y cuando cuenten con permiso de conectividad otorgado por la Secretaría.

El permiso de conectividad deberá ser solicitado por el propietario de la carga o el usuario del servicio a la Secretaría, justificando la necesidad de éste y estableciendo la ruta, la que no podrá exceder de cincuenta kilómetros lineales en ambos sentidos, y sólo podrá ser otorgado para vías generales de comunicación que estén clasificadas por la Secretaría como carretera tipo B.

El permisionario y el propietario de la carga o usuario del servicio, serán corresponsables solidariamente de los daños y perjuicios que se ocasionen a terceros, así como de las sanciones impuestas, por cualquier evento o hecho que se produzca durante la circulación del vehículo que cuente con permiso de conectividad, debidamente autorizado por la Secretaría.

La Secretaría regulará el autotransporte de **substancias**, materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos que circulen en vías generales de comunicación, sin perjuicio de las atribuciones que la ley otorga a otras dependencias del Ejecutivo Federal. Los términos y condiciones a que se sujetará este servicio, se precisarán en los reglamentos respectivos.

Queda prohibido el transporte de substancias, materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos que, en el estado que se presentan para ser transportadas, puedan explotar, reaccionar peligrosamente, producir flama o desprendimiento peligroso de calor o emisión de gases o vapores tóxicos, corrosivos o inflamables en las condiciones normales de transportación.

La transportación de substancias, materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, no deberá ser realizada en vehículos articulados con un semirremolque y un remolque u otro semirremolque en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.

Tratándose de objetos voluminosos o de gran peso, se requiere de permiso especial que otorgue la Secretaría, en los términos de esta Ley y los reglamentos respectivos.

Transitorios

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

Artículo Segundo. Dentro de los diez días hábiles posteriores a la publicación del presente decreto, dejarán de circular por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, los vehículos articulados con un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, que transporten substancias, materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, clasificados como explosivos, gases inflamables, gas LP o doméstico, gases tóxicos, substancias tóxicas, agentes infecciosos, radiactivos y corrosivos, de conformidad con las disposiciones reglamentarias o Normas Oficiales Mexicanas emitidas por la Secretaría.

Artículo Tercero. Los vehículos articulados con un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, que transporten substancias, materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos que no estén comprendidos en los señalados en el transitorio que antecede, deberán dejar de circular por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, en un periodo máximo de tres años, a partir de la fecha de la publicación del presente decreto.

Artículo Cuarto. Los vehículos articulados con un semirremolque y un remolque u otro semirremolque que transporten gasolina, diesel, turbosina y combustóleo, deberán dejar de circular por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, en un periodo máximo de cinco años, a partir de la fecha de la publicación del presente decreto.

Artículo Quinto. El Poder Ejecutivo Federal, realizará las modificaciones a la normatividad correspondiente en un plazo de 90 días hábiles, posteriores a la publicación oficial del presente decreto.

Palacio Legislativo de San Lázaro, México D.F.
a 26 de febrero de 2014.

La Comisión de Transportes

Diputados: Juan Carlos Muñoz Márquez (rúbrica), presidente; Fernando Alfredo Maldonado Hernández (rúbrica), Jesús Tolentino Román Bojórquez (rúbrica), Miguel Sámano Peralta (rúbrica),

María Rebeca Terán Guevara (rúbrica), Francisco Alberto Zepeda González (rúbrica), Jorge Rosiñol Abreu, Luis Manuel Arias Pallares, Valentín González Bautista (rúbrica), María del Rosario de Fátima Pariente Gavito (rúbrica), secretarios; Rafael Acosta Croda (rúbrica), José Angelino Caamal Mena (rúbrica), Marco Antonio Calzada Arroyo (rúbrica), Fernando Cuéllar Reyes (rúbrica), Catalino Duarte Ortuño, Raúl Santos Galván Villanueva (rúbrica), Víctor Rafael González Manríquez, Francisco Grajales Palacios (rúbrica), Abel Guerra Garza (rúbrica), Javier Filiberto Guevara González (rúbrica), María del Rosario Merlín García, Jesús Morales Flores, Felipe Arturo Camarena García (rúbrica), J. Jesús Oviedo Herrera (rúbrica), Germán Pacheco Díaz, Humberto Armando Prieto Herrera, Hugo Mauricio Pérez Anzueto (rúbrica), Francisco Tomás Rodríguez Montero (rúbrica), José Soto Martínez (rúbrica), Jorge Terán Juárez.



Comisión de Transportes

LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 28 de abril de 2014.
CTr/LXII-3/0591/14

DIP. JOSÉ GONZÁLEZ MORFIN
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
H. CÁMARA DE DIPUTADOS
P R E S E N T E.

Los suscritos diputados federales integrantes de la Comisión de Transportes con fundamento en el artículo 109 del Reglamento de la Cámara de Diputados, solicitamos a usted se registre y sometan a consideración del Pleno las siguientes modificaciones al Dictamen de la Comisión de Transportes, a la Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se reforma el Artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Estas modificaciones obedecen a las consideraciones siguientes:

1.- Esta Comisión considera importante delimitar los casos en que existirá corresponsabilidad solidaria entre el permisionario de la conectividad y el propietario de la carga o usuario del servicio de autotransporte de carga. En donde dichas partes responderán por los daños y perjuicios que se ocasionen a terceros, así como de las sanciones impuestas, siendo estos casos los siguientes:

- a) Cuando exceda el peso y/o dimensiones máximas permitidas;
- b) Cuando ocurra accidente y exceda el peso y/o dimensiones máximas permitidas;
- c) Cuando no se cumpla con lo establecido en el permiso de conectividad;



Comisión de Transportes

LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Los casos anteriores estarán sujetos a los límites establecidos en la normatividad aplicable.

2.- Asimismo se hace de su conocimiento que la modificación a los Transitorios se trata de una fe de erratas. Toda vez que desde un inicio, se tenía contemplado que los vehículos articulados con un semirremolque y un remolque u otro semirremolque que transporten, gas LP o doméstico, deberán dejar de circular por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, en un período máximo de cinco años, a partir de la fecha de la publicación del Decreto.

Por lo anteriormente expuesto se presentan las siguientes modificaciones:

DICE	DEBE DECIR
<p>Artículo 50.- ...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>El permisionario y el propietario de la carga o usuario del servicio, serán corresponsables solidariamente de los daños y perjuicios que se ocasionen a terceros, así como de las sanciones impuestas, por cualquier evento o hecho que se produzca durante la circulación del vehículo que cuente con permiso de</p>	<p>Artículo 50.- ...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>El permisionario de la conectividad y el propietario de la carga o usuario del servicio, serán corresponsables solidariamente de los daños y perjuicios que se ocasionen a terceros, así como de las sanciones impuestas, en los siguientes casos:</p>



Comisión de Transportes

LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

DICE	DEBE DECIR
<p>conectividad, debidamente autorizado por la Secretaría.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p>	<p>a) Cuando exceda el peso y/o dimensiones máximas permitidas;</p> <p>b) Cuando ocurra accidente y exceda el peso y/o dimensiones máximas permitidas, y;</p> <p>c) Cuando no se cumpla con lo establecido en el permiso de conectividad.</p> <p>Los casos anteriores estarán sujetos a los límites establecidos en la normatividad aplicable.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p>



Comisión de Transportes

LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

DICE	DEBE DECIR
Transitorios	Transitorios
<p>Artículo Segundo.- Dentro de los diez días hábiles posteriores a la publicación del presente Decreto, dejarán de circular por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, los vehículos articulados con un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, que transporten sustancias, materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, clasificados como explosivos, gases inflamables, gas LP o doméstico, gases tóxicos, sustancias tóxicas, agentes infecciosos, radiactivos y corrosivos, de conformidad con las disposiciones reglamentarias o Normas Oficiales Mexicanas emitidas por la Secretaría.</p>	<p>Artículo Segundo.- Dentro de los diez días hábiles posteriores a la publicación del presente Decreto, dejarán de circular por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, los vehículos articulados con un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, que transporten sustancias, materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos clasificados como explosivos, gases inflamables, gases tóxicos, sustancias tóxicas, agentes infecciosos, radiactivos y corrosivos, de conformidad con las disposiciones reglamentarias o Normas Oficiales Mexicanas emitidas por la Secretaría.</p>
<p>Artículo Cuarto.- Los vehículos articulados con un semirremolque y un remolque u otro semirremolque que transporten gasolina, diesel, turbosina y combustóleo, deberán dejar de circular por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, en un período máximo de cinco años,</p>	<p>Artículo Cuarto.- Los vehículos articulados con un semirremolque y un remolque u otro semirremolque que transporten gas LP o doméstico, gasolina, diesel, turbosina y combustóleo, deberán dejar de circular por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, en un período máximo de</p>



Comisión de Transportes

LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

DICE	DEBE DECIR
partir de la fecha de la publicación del presente Decreto.	cinco años, a partir de la fecha de la publicación del presente Decreto.

En ese sentido, solicitamos que de ser aprobadas y aceptadas por la Asamblea las modificaciones propuestas, la Presidencia instruya la aplicación del artículo 93 del citado Reglamento, para que la Comisión Dictaminadora realice las correcciones y ajustes que se requieran para procurar la certeza y claridad jurídica del decreto.

Agradeciendo la atención al presente, suscriben los siguientes integrantes de la Junta Directiva de la Comisión de Transportes:

**ATENTAMENTE
JUNTA DIRECTIVA**

DIP. JUAN CARLOS MUÑOZ MÁRQUEZ
PRESIDENTE



Comisión de Transportes

LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

DIP. FERNANDO ALFREDO MALDONADO HERNÁNDEZ
SECRETARIO

DIP. JESÚS TOLENTINO ROMÁN BOJÓRQUEZ
SECRETARIO

DIP. MIGUEL SÁMANO PERALTA
SECRETARIO

DIP. MARÍA REBECA TERÁN GUEVARA
SECRETARIA

DIP. FRANCISCO ALBERTO ZEPEDA GONZÁLEZ
SECRETARIO

DIP. JORGE ROSIÑOL ABREU
SECRETARIO

DIP. LUIS MANUEL ARIAS PALLARES
SECRETARIO

DIP. VALENTÍN GONZÁLEZ BAUTISTA
SECRETARIO

DIP. MARÍA DEL ROSARIO DE FÁTIMA PARIENTE GAVITO
SECRETARIA

EMS/ pes

Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, LXII Legislatura**Junta de Coordinación Política**

Diputados: Silvano Aureoles Conejo, PRD, presidente; Manlio Fabio Beltrones Rivera, PRI; Luis Alberto Villarreal García, PAN; Arturo Escobar y Vega, PVEM; Ricardo Monreal Ávila, MOVIMIENTO CIUDADANO; Alberto Anaya Gutiérrez, PT; María Sanjuana Cerda Franco, NUEVA ALIANZA.

Mesa Directiva

Diputados: Presidente, José González Morfín; vicepresidentes, Marcelo de Jesús Torres Cofiño, PAN; Francisco Agustín Arroyo Vieyra, PRI; Aleida Alavez Ruiz, PRD; Maricela Velázquez Sánchez, PRI; secretarios, Angelina Carreño Mijares, PRI; Xavier Azuara Zúñiga, PAN; Ángel Cedillo Hernández, PRD; Javier Orozco Gómez, PVEM; Merilyn Gómez Pozos, MOVIMIENTO CIUDADANO; Magdalena del Socorro Núñez Monreal, PT; Fernando Bribiesca Sahagún, NUEVA ALIANZA.

Secretaría General**Secretaría de Servicios Parlamentarios****Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados**

Director: Juan Luis Concheiro Bórquez, **Edición:** Casimiro Femat Saldívar, Ricardo Águila Sánchez, Antonio Mariscal Pioquinto.

Apoyo Documental: Dirección General de Proceso Legislativo. **Domicilio:** Avenida Congreso de la Unión, número 66, edificio E, cuarto nivel, Palacio Legislativo de San Lázaro, colonia El Parque, CP 15969. Teléfono: 5036 0000, extensión 54046. **Dirección electrónica:** <http://gaceta.diputados.gob.mx/>