



CÁMARA DE
DIPUTADOS
LXIV LEGISLATURA

DIP. FRANCISCO JAVIER BORREGO ADAME

Diputado Federal
Distrito 02
COAHUILA

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE ADICIONA UN SEGUNDO Y TERCER PÁRRAFO AL ARTÍCULO 39 A LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL.

El suscrito, diputado Francisco Javier Borrego Adame integrante del Grupo Parlamentario de MORENA a la LXIV Legislatura de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en la fracción II del artículo 71 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y en la fracción I del numeral 1 del artículo 6; numeral 1 del artículo 77 y el 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración de esta asamblea, iniciativa con proyecto de decreto por el que adiciona un segundo y tercer párrafo al artículo 39 a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos.

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, otorga a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la atribución de vigilar, verificar e inspeccionar que los caminos y puentes, así como los servicios de autotransporte y sus servicios auxiliares, cumplan con los aspectos técnicos y normativos correspondientes.

La transportación de carga doméstica por tierra representa el 84 %, así como generadora de 2 millones de empleos directos y contribuir con el 6.4 % del Producto Interno Bruto del país, esta modalidad de transporte de mercancía en la más utilizada tanto en México como es Estados Unidos de América y Europa.

De las diversas infracciones federales entre las que más se incurre regularmente es en el **sobrepeso de mercancía y en el exceso de dimensiones del autotransporte federal**, pese a que se cuenta con la Normatividad de Pesos y Medidas y eso representa un mayor peligro y repercute en mayor probabilidad de accidentes carreteros, ahora bien, considerando que el autotransporte sobre pasa la capacidad de peso en un 30 % en promedio, se tiene que hacer un alto a esta ceguera reglamentaria.

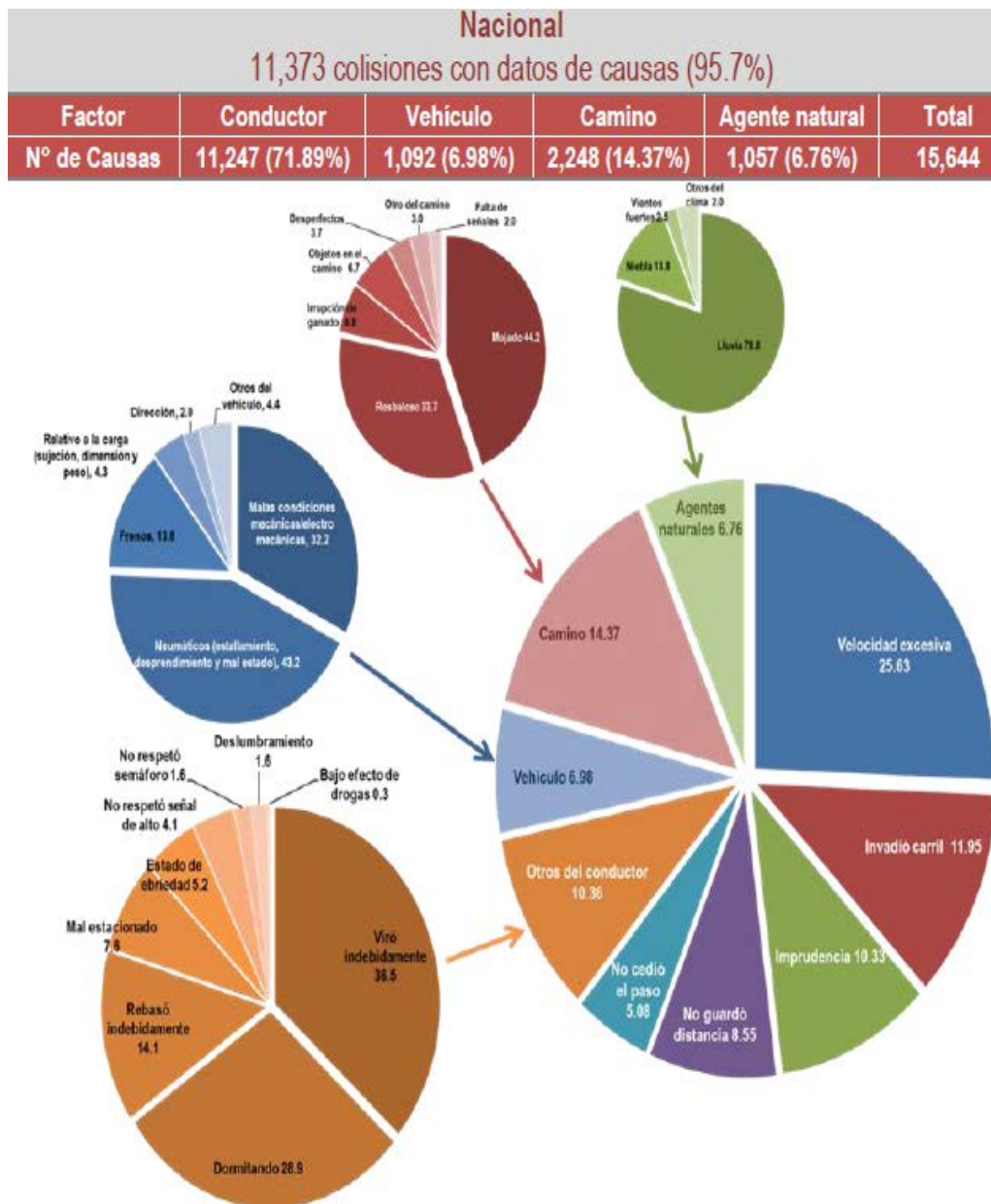
Este tipo de actividad de sobrecarga es aceptada socialmente hasta cierto punto, sin dimensionar los riesgos y daños humanos y materiales, es bien sabido que un vehículo

con sobre carga ahorra costo en el número de vueltas, aunque se tiene la falsa creencia que economizan hidrocarburo, pero no es así, el daño a la cinta asfáltica y estructura de los puentes es de alto costo para su mantenimiento y reparación.

Más de 18,000 accidentes en carreteras durante 2013 involucraron a un camión o tractocamión, según el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes. Sin embargo, el movimiento de cargas peligrosas, grandes volúmenes, la alta interacción con vehículos ligeros y el alto tránsito en zonas conurbadas los ha convertido en un factor de riesgo al volante, y más en un país en el que el número de muertos por accidentes de tránsito está cerca de alcanzar las 20,000 muertes por año.

Ahora bien, los más relevante de este tema son los accidentes viales que generan por el sobrepeso en los autotransportes, de acuerdo al Anuario del Instituto Mexicano del Transporte apoyados por la Dirección General de Autotransporte Federal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y con la Policía Federal para la obtención de la base de datos de accidentes registrados por dicha Corporación.

Del número total de accidentes en la escala Nacional las estadísticas nos marcan lo siguiente:



En los 11,883 siniestros registrados, participaron 19,388 vehículos (entre los que se incluyen vehículo ligero [11,976], articulado [2,378], camión unitario [1,663],

motocicleta [849], doble articulado [1,005], camión de pasajeros [694], bicicleta [86] y otros [737, incluye no identificados, diversos y ferrocarril]). Dentro de la categoría de vehículo ligero, el 73.2% corresponde a automóviles y el 26.8% a camionetas pick-up; las camionetas con capacidad superior a 15 personas fueron incluidas en los camiones de pasajeros y representan el 18.3% de los camiones de pasajeros.

A escala nacional, la distribución porcentual y por tipo de participación —es decir, si fue en calidad de responsable o involucrado—, así como el número de víctimas generadas en dicho siniestro y que no corresponde única y exclusivamente al vehículo

en cuestión; por ejemplo: **el 5.2% de las unidades siniestradas fueron vehículos doble articulados (exceso de dimensión y de peso), de los cuales en el 70% de los casos fueron responsables de la colisión y en el 30% restante estuvieron involucrados en una colisión ocasionada por otro vehículo. Además, el total de víctimas en los accidentes provocados por estos vehículos (318) representa el 2.7% del total en la esfera nacional.**

Ahora bien, enfoquémonos por el tipo de vehículo y participación en coaliciones, las estadísticas de acuerdo a los porcentajes del 2017, son las siguientes:

En los 11,883 siniestros registrados, participaron 19,388 vehículos -entre los que se incluyen vehículo ligero (11,976), articulado (2,378), camión unitario (1,663), motocicleta (849), **doble articulado (1,005)**, camión de pasajeros (694), bicicleta (86) y otros (737, incluye no identificados, diversos y ferrocarril)-. Dentro de la categoría de vehículo ligero, el 73.2% corresponde a automóviles y el 26.8% a camionetas pick-up; las camionetas con capacidad superior a 15 personas fueron incluidas en los camiones de pasajeros y representan el 18.3% (127) de los camiones de pasajeros.

Ahora bien, en cuanto la media nacional de la participación de los vehículos de carga en colisiones no supera el 26%; sin embargo, para algunos estados esta participación supera el 35%; por ejemplo: Nuevo León acumula el 42.9% (29.04 articulado, 7.04 camión unitario y 6.8 doble articulado); Nayarit 37.3% (23.4 articulado, 9.8 camión unitario y 4.1

doble articulado), y Coahuila, el 36.6% (17.7 articulado, 10.2 doble articulado y 8.7 camión unitario). En Coahuila, Colima y Tamaulipas, la participación del doble articulado oscila entre el 10.2 y 12.8% del total de vehículos siniestrados. La media nacional de la participación de la motocicleta en los siniestros —ya sea como responsable o involucrado— es de 4.4%, con valores máximos en los estados de Colima (11.1%), la CDMX (10.6%) y Yucatán (13.7%). En el caso de la bicicleta, ésta tiene una participación baja (0.4%), aunque en Aguascalientes, Quintana Roo y Yucatán excede el 1.3%. En el ámbito nacional el vehículo ligero es el que concentra el mayor número de víctimas (personas muertas o lesionadas), en calidad de responsables, con 8,168 (69%) y en segundo orden de importancia con 7.4% cada uno, se encuentra el camión articulado con 881 y el camión de pasajeros con 875.

La siguiente gráfica muestra la distribución de la flota vehicular siniestrada por tipo de participación y antigüedad en la cual se puede apreciar un alto índice de vehículos articulados y los doblemente articulados.

Antigüedad	Tipo de participación	Vehículo ligero	Articulado	Camión unitario	Motocicleta	Doble articulado	Camión de pasajeros	Total
Menos de 1 año	Responsable	449	89	53	78	93	27	789
	Involucrado	434	61	33	44	41	41	654
	Total	883	150	86	122	134	68	1,443
De 1 a 5 años	Responsable	1,749	408	206	276	320	87	3,046
	Involucrado	1,562	184	159	206	129	113	2,353
	Total	3,311	592	365	482	449	200	5,399
De 6 a 10 años	Responsable	1,200	416	196	65	165	72	2,114
	Involucrado	827	143	96	51	62	70	1,249
	Total	2,027	559	292	116	227	142	3,363
Mayor de 10 años	Responsable	3,862	729	557	55	113	152	5,468
	Involucrado	1,808	299	352	46	70	129	2,704
	Total	5,670	1,028	909	101	183	281	8,172
Sin datos	Responsable	53	42	9	9	8	1	122
	Involucrado	32	7	2	19	4	2	66
	Total	85	49	11	28	12	3	188
Total	Responsable	7,313 61.1%	1,684 70.8%	1,021 61.4%	483 56.9%	699 69.6%	339 48.8%	11,539 62.2%
	Involucrado	4,663 38.9%	694 29.2%	642 38.6%	366 43.1%	306 30.4%	355 51.2%	7,026 37.8%
	Total	11,976	2,378	1,663	849	1,005	694	18,565

Ahora bien, el apéndice del “Reglamento sobre el Peso y Dimensiones” contiene un listado de 604 tramos carreteros, los cuales se han clasificado en función de sus características físicas. Dicha clasificación define la operación de la carretera en cuanto al tipo de vehículos que pueden circular por ella. En la siguiente tabla que nos da el total de una larga lista de 19 tablas que para efectos de cifras solo se puso con los totales, desglosa los saldos de siniestralidad para los 536 tramos definidos en el reglamento que registraron colisiones durante 2017. Las primeras tres columnas describen el número, el nombre de la carretera y tramo y la clasificación del tipo de carretera— todos estos datos tomados del reglamento—, las siguientes columnas muestran los saldos de siniestralidad.

Saldos por tramo según el “Reglamento sobre el Peso y Dimensiones”

Núm.	Carretera Tramo	Clasificación	Núm. de colisiones	Núm. de muertos	Núm. de lesionados	Daños materiales (miles de dólares)
2870	Zacatecas - Durango					
	Zacatecas - Víctor Rosales	ET	30	3	55	121.78
	Víctor Rosales - General Enrique Estrada	C	2	0	0	15.02
	General Enrique Estrada - Ent. Libramiento Fresnillo (La Providencia)	ET	8	1	6	14.38
	Paso por Fresnillo	B	8	0	5	26.23
	Ent. Libramiento Fresnillo (San Isidro) - Ent. La Chicharrona	ET	14	1	15	34.11
	Ent. La Chicharrona - Durango	A	27	12	37	119.27
2870-L1	Libramiento de Víctor Rosales (directo)	ET	3	1	5	10.95
2870-L2	Libramiento Fresnillo (directo)	ET	1	0	0	1.59
2873	Zacatecas - Saltillo					
	Zacatecas - Saltillo	A	125	33	125	617.60
2874	Zacatepec - Oriental					
	Zacatepec - Oriental	D	1	0	1	1.59
2875	Zamora - La Barca					
	Zamora - Briseñas	B	4	0	1	15.07
2877	Zapotlanejo - El Desperdicio (directo)					
	Zapotlanejo - El Desperdicio (directo)	ET	30	17	45	202.48
2880	Zapotlanejo - Guadalajara (directo)					
	Zapotlanejo - Guadalajara (directo)	ET	7	3	2	42.04
2890	Zihuatanejo - La Mira					
	Zihuatanejo - Ent. (Aut. Uruapan - Lázaro Cárdenas)	B	24	9	11	68.96
	Ent. (Aut. Uruapan - Lázaro Cárdenas) - La Orilla	B	10	0	5	17.39
	La Orilla - La Mira	C	3	0	2	6.29
		Total de ET	5,966	1,539	4,385	34,207.2
		Total de A	1,335	316	964	5,794.6
		Total de B	1,630	409	1,430	5,345.7
		Total de C	1,369	317	1,001	4,436.9
		Total de D	749	173	568	2,554.1
		Total de SC	834	167	562	3,827.1
		Total	11,883	2,921	8,910	56,165.6

Cabe mencionar que, en el 2017 la Secretaría de Economía envió a la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (Cofemer) el Proyecto de Norma Oficial Mexicana

(PROY-NOM-198-SCFI-2017) de Instrumentos de medición – sistemas de pesaje y dimensionamiento dinámicos vehicular.

El PROY-NOM consta de 249 artículos o cláusulas, incluyendo tres apéndices (A, B y C). El objetivo es contar con un instrumento que permita nuevos procedimientos de verificación; mediciones precisas del Peso Bruto Vehicular (PBV) en el autotransporte de carga; una operación efectiva de la NOM-012-SCT-2-2014, que regula los pesos y dimensiones del autotransporte federal.

La presentación de esta norma es condición para lograr hacer la vigilancia de los pesos y dimensiones a través de los arcos de revisión electrónica, ahora denominados “Sistema de Pesaje y Dimensionamiento Dinámico Vehicular”, en vez de las básculas fijas que existen, mismas que no cumplen con su objetivo.

En ese entonces el titular Adrián del Mazo, Director General de Autotransporte Federal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), había anticipado que en el primer trimestre del 2017 se contaría con el primer arco de revisión dinámica de pesos y dimensiones, al referirse sobre los costos de implementación de esta norma precisó que la misma tiene un impacto en más de 806 mil 405 unidades motrices y de arrastre que transitan en los más de 50 mil kilómetros de carreteras que conforman la Red Nacional de Carreteras en México. Al tiempo que tendrá efecto sobre las más de 134 unidades económicas que participan en el autotransporte de carga.

Pero como siempre todo esto queda solo en buenas intenciones porque su aplicación no es visible, no es palpable más sin embargo los accidentes por vehículos con sobrepeso y exceso de dimensión son una realidad a nuestro alrededor y en las estadísticas.

Ahora en consideración de dicha situación actual, sería poner a la Iniciativa Privada concesión de los Arcos de Pesaje Dinámicos como instrumento para vigilar el cumplimiento de la norma de pesos y medidas, el espíritu de la presente iniciativa no es con fines de lucro sino de seguridad nacional, su funcionamiento en las carreteras federales son de vital importancia.

La participación del sector privado, incluidos los concesionarios de carreteras, los beneficios que a cambio de que éstos hagan un desembolso al instalar los arcos, el gobierno federal les conceda más concesiones, o bien se les otorgue un porcentaje o contraprestación por las multas que se apliquen a los transportistas que excedan el sobrepeso y exceso de dimensiones o velocidad permitida.

O bien el Gobierno Federal puso en marcha el esquema de asociaciones público-privadas, denominado Proyecto de Prestación de Servicio en Carretera (PPS). Con esta innovación se busca adelantar el desarrollo de la infraestructura

carretera, aquí se podría integrar el proyecto de la construcción de los Sistema de Pesaje y Dimensionamiento Dinámico Vehicular.

El sentido común es que pese a esa inversión que realicen tendrían menor desgaste en sus carreteras si no registran sobrepeso. Ellos también van a tener un beneficio si invierten en estas instalaciones.

El desgaste de la red carretera no solo afecta a los concesionarios sino también a los usuarios, desgaste en embrague, frenos, amortiguadores, lubricantes, hidrocarburo (mayor contaminación), llantas, carrocería, mayor tiempo de recorrido.

Para el mantenimiento carretero se considera que está entre siete y nueve mil millones de pesos, aquí cabe preguntar que es más costoso e importante, ajustar el peso y dimensiones de los autotransportistas a las normas para seguridad de las vidas humanas o estar erogando esas cantidades para el mantenimiento de la red.

Por mencionar un ejemplo que pueda ser representativo de la situación actual del país, en Jalisco solamente se tiene un Centro de Pesaje con tres inspectores y se tendría que verificar ocho mil unidades, como hacer valer y aplicar la Ley con esta infraestructura.

Ante la falta de Centros de Pesaje los particulares aprovechan para sobrecargar y transportar más material del permisible, fomentando la corrupción, uno de los ejes del Presidente Andrés Manuel López Obrador es la lucha contra la corrupción esta 4ta. Transformación está dando sus pasos para erradicarla, ya que México se encuentra entre los países más corruptos a nivel mundial.

Con la finalidad de facilitar e ilustrar de mejor manera los cambios propuestos, se presenta el siguiente cuadro comparativo:

Artículo.- 39	Adición segundo y tercer párrafo al 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 controles gráficos o electrónicos de velocidad máxima.	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 controles gráficos o electrónicos de velocidad máxima.

	<p>Queda estrictamente prohibido al autotransporte de carga circular en la red de carreteras federales, que no cumplan con las normas oficiales mexicanas de peso y dimensiones máximas, conforme a los resultados de los arcos dinámicos.</p> <p>Para el cumplimiento del presente artículo, la Secretaría deberá de enlazar un sistema de información que arrojen los resultados la verificación del transporte de carga de los arcos dinámicos al centro local más próximo de la Secretaría. Si la verificación no cumple con la normatividad vigente, el centro local será la responsable de ejecutar la sanción respectiva.</p>
--	--

Por lo anteriormente expuesto, se somete a consideración la siguiente iniciativa:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE ADICIONA UN SEGUNDO Y TERCER PÁRRAFO AL ARTÍCULO 39 A LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL.

UNICO: Se adiciona un segundo y tercer párrafo al artículo 39 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

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 controles gráficos o electrónicos de velocidad máxima.

Queda estrictamente prohibido al autotransporte de carga circular en la red de carreteras federales, que no cumplan con las normas oficiales mexicanas de peso y dimensiones máximas, conforme a los resultados de los arcos dinámicos.

Para el cumplimiento del presente artículo, la Secretaría deberá de enlazar un sistema de información que arrojen los resultados la verificación del transporte de carga de los arcos dinámicos al centro local más próximo de la Secretaría. Si la verificación no cumple con la normatividad vigente, el centro local será la responsable de ejecutar la sanción respectiva.

TRANSITORIOS

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

Dado en El Palacio Legislativo de San Lázaro a los 27 días del mes de abril del 2020.

DIPUTADO FRANCISCO JAVIER BORREGO ADAME