

QUE REFORMA Y ADICIONA LOS ARTÍCULOS 50 Y 61 DE LA LEY FEDERAL DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, A CARGO DE LA DIPUTADA ADRIANA GABRIELA MEDINA ORTIZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO

La suscrita, diputada Adriana Gabriela Medina Ortiz, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXIV Legislatura de la Cámara de Diputados, con fundamento en los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como el artículo 6, fracción I y los artículos 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, somete a consideración de esta asamblea la siguiente iniciativa con proyecto de decreto que adiciona los artículos 50 y 61 de la Ley Federal de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

Exposición de Motivos

Desde hace varios años, distintos medios de comunicación, asociaciones civiles y organizaciones de la sociedad civil han denunciado una serie de perjuicios originados por la transportación de carga en vehículos con remolques articulados cuyas dimensiones, estructura y peso, impactan en las posibilidades de frenado y condición de los mismos, representan un riesgo al resto de los usuarios de la red carretera y aumentando el desgaste anormal de la misma.

Al respecto, el reporte *Transporte y logística 2016* del Banco Nacional de Comercio Exterior, señala que entre los miembros de la zona comercial del Tratado de Libre Comercio para América del Norte (TLCAN), México es el socio comercial con la peor infraestructura carretera. A pesar de ello, esta red vial es la alternativa de transporte más utilizada para fines comerciales.¹

En este contexto, el transporte automotor de carga y la red carretera, se consideran un activo clave para el desarrollo económico y comercial de nuestro país. En esta dinámica de transporte, durante 2016 se registró que del total de unidades en circulación, más de 90 por ciento fueron tracto camiones y camiones en versiones medianas y pesadas y solamente 10 por ciento del transporte de carga se llevó a cabo en remolques y doble remolque.² Es decir, a una minoría del padrón vehicular de carga, por sus condiciones físicas particularmente anormales, se le atribuye el principal detonador de una gran cantidad de accidentes, pérdidas de vidas y desgaste de la infraestructura.

En esta tesitura, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), en su estudio sobre regulación del transporte de carga en México, encontró que la problemática³ principal en la incidencia de accidentes carreteros es el excesivo peso que permite 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” a los tractocamiones de carga con remolque articulados, cuya capacidad llega a ser hasta de 54 toneladas y, en el caso del doble remolque hasta 75 toneladas de peso bruto.

En consecuencia, podemos observar que la utilidad comercial generada por esa minoría constituida en el transporte de carga con remolque articulado, no justifica el daño a la infraestructura de caminos y puentes federales. Asimismo, si se considera que la red carretera federal es un bien público, pensado y desarrollado para toda la sociedad mexicana, no sólo para el sector comercial, entonces debemos aceptar que la legislación debe enfocarse a salvaguardar las vidas, integridad y el bienestar de las personas, por lo que resulta imperativo revertir esa realidad en la que “México tiene uno de los récords más bajos en seguridad de carreteras dentro de los países miembros de la OCDE, en términos de fallecimientos y lesiones graves per cápita por vehículo”⁴

Muestra de lo anterior esta en las cifras oficiales que muestran, sólo en 2017, un registro de 11 mil 883 accidentes en la red carretera federal, mismos que involucraron a 19 mil 388 vehículos, dejando a 2 mil 921 personas fallecidas y 8 mil 910 con lesiones, ello sin contar pérdidas económicas de alrededor de mil 800 millones de dólares. Entre estos accidentes viales 26 por ciento correspondió a transporte de carga, es decir a 3 mil 383 vehículos articulados y doblemente articulados, que por sí mismos representaron 468 millones de dólares en pérdidas económicas adicionales. En contraste los vehículos de carga unitarios involucrados en siniestros sólo fueron mil 663 y solamente 154 millones de dólares en pérdida⁵. Tan sólo en el estado de Jalisco para 2017, se registraron 494 siniestros, 193 muertos y 333 lesionados. De dichos siniestros, 142 involucraron transporte de carga articulado y doblemente articulado, donde se identificó como responsables del siniestro a 133.⁶

Por otra parte de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi) en la *Encuesta Anual de Transporte 2016*, existían 162 mil personas empleadas en el sector de autotransporte de carga, donde 120 mil se ocupaban en la conducción⁷, en este sentido, prohibir vehículos articulados para el transporte de carga, potencialmente se podrían generar hasta 12 mil empleos, derivados de reordenar a 10 por ciento⁸ de los transportes que actualmente circulan en modalidad de articulados y doble remolque.

Ante videncias tan contundentes, muchas voces congresionales se han hecho escuchar con el objetivo de prohibir la circulación de este tipo de vehículos. Ello, a través de iniciativas que han sido abandonadas en las comisiones del Congreso de la Unión, generando una omisión en el Poder Legislativo que diariamente cuesta vidas y mucho dinero. En este sentido, entre las propuestas que se generaron durante la LXIII Legislatura se registraron los esfuerzos de la entonces diputada Araceli Damián del Grupo Parlamentario de Morena, en la que se buscaba prohibir nuevos permisos, limitar pesos de carga y longitudes de los vehículos⁹; la propuesta del entonces senador Patricio Martínez García, del Grupo Parlamentario del PRI quien planteó fijar un límite del peso bruto permitido¹⁰; el proyecto de los entonces diputados Jorge López Martín y Francisco José Gutiérrez de Velasco Urtaza del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional (PAN), quienes buscaron prohibir el doble remolque¹¹; la iniciativa enviada a esa legislatura por parte del Congreso del Estado de Jalisco, que propuso adicionar los artículos 17 y 50 para prohibir el doble remolque y fortalecer las herramientas del gobierno mexicano para sancionar¹², o los puntos de acuerdo presentados por legisladores del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano exigiendo que autoridades como la Policía Federal se pronunciaran al respecto.

Las cifras de instancias nacionales e internacionales, las propuestas de varias voces de la representación popular, federal y local, y la simple observación, en cualquier carretera del país, presentan muestras del peligro implícito en el esquema vigente. Por ello permitir la circulación de vehículos articulados con normas fuera de los estándares internacionales es uno de los factores más importantes para que nuestro país presente altos costos humanos y económicos frente a los beneficios mínimos considerando su representación en el universo de vehículos para transporte de carga.

En consecuencia, es válido presumir que una reglamentación distinta a la vigente podría generar empleos y mejorar la seguridad carretera para la mayoría de la población usuaria de las vías carreteras federales.

En consecuencia, el proyecto que se ofrece a esta soberanía retoma el espíritu de algunas de las propuestas que se han planteado desde 2015 buscando proteger disminuir una de las condiciones más importantes para los accidentes carreteros, buscando salvaguardar vidas y propiciar cambios para conservar en mejor estado la infraestructura carretera del país, al tiempo que se ataja la

posibilidad de que transportistas extranjeros llegasen a incurrir en violaciones a las leyes mexicanas o un escenario de competencia desigual frente a los transportistas mexicanos. Ello mediante la prohibición la circulación de auto transporte de carga de doble remolque por caminos y puentes federales y la proscripción el internamiento de este tipo de vehículos de empresas o propietarios extranjeros en nuestro territorio, más allá del estrictamente necesario para la transferencia de carga en la frontera.

Por lo anteriormente expuesto, se somete a su consideración, la presente iniciativa con proyecto de

Decreto

Se reforma y adiciona un cuarto párrafo al artículo 50; y un segundo párrafo al artículo 61 de la Ley Federal de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Único . Se reforma y adiciona un cuarto párrafo al artículo 50; y un segundo párrafo al artículo 61 de la Ley Federal de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

Artículo 50. ...

...

...

Se prohíbe la circulación de vehículos de carga doblemente articulados y de aquellos que excedan las 43 toneladas o los 25 metros de largo.

Artículo 61. ...

Queda prohibido el internamiento en territorio nacional de vehículos de carga de procedencia extranjera doblemente articulados, que excedan las 43 toneladas o superen los 25 metros de largo.

Transitorios

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

Segundo. Una vez publicado el presente decreto en el Diario Oficial de la Federación, las autoridades que correspondan tendrán hasta 60 días naturales para realizar las adecuaciones que se requieran a la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017 de acuerdo a lo establecido en el presente decreto.

Notas

1 Bancomext. (2016) Transporte y Logística. Reporte sectorial de la Dirección de Estudios Económicos.

2 Banco Interamericano de Desarrollo. (2017) Grafico 7. En El transporte Automotor de Carga en América Latina.

3 Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. (2017) Revisión de la Regulación del Transporte de Carga en México. Resumen.

4 *Ibíd.*

5 Instituto Mexicano del Transporte (2018). Anuario estadístico de accidentes en carreteras federales. Documento técnico #74 <https://imt.mx/archivos/Publicaciones/DocumentoTecnico/dt74.pdf>

6 *Ibíd.*

7 Inegi. (2016) Encuesta Anual de Transportes. Total de Personal ocupado dependiente de la razón social.

8 BID. (2017) Grafico 7. En El transporte Automotor de Carga en América Latina.

9 Damían, A. (2016) Iniciativa. http://sil.gobernacion.gob.mx/Archivos/Documentos/2016/11/asun_3449783_20161117_1478216245.pdf

10 Martínez, P. (2015) Iniciativa

http://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado/documento/54286

11 López, J. & Gutiérrez, F. (2016) Iniciativa. <http://gaceta.diputados.gob.mx/Gaceta/63/2016/jul/20160726-I.html#Iniciativa12>

12 <http://gaceta.diputados.gob.mx/Gaceta/63/2016/nov/20161122-I.html#IniciativaLegislatura1>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 25 de octubre de 2018.

Diputada Adriana Gabriela Medina Ortiz (rúbrica)