

QUE REFORMA EL PÁRRAFO TERCERO DEL ARTÍCULO 50 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, A CARGO DE LA DIPUTADA ARACELI DAMIÁN GONZÁLEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

La que suscribe, diputada Araceli Damián González, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Regeneración Nacional (Morena) en la LXIII Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 6, párrafo 1, fracción I, y 77 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someten a consideración de esta soberanía iniciativa con proyecto de decreto que reforma el párrafo tercero del artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal al tenor de la siguiente

Exposición de motivos

El propósito de esta iniciativa es prohibir el tránsito de vehículos de carga de doble remolque y limitar el peso autorizado de transportación en camiones a 40 toneladas y las dimensiones a 25 metros como máximo para los vehículos de remolque. Lo anterior con el fin de mejorar las condiciones de seguridad de las carreteras mexicanas, en el horizonte fundamental de reducir la tasa de accidentes y coadyuvar a garantizar la vida, la salud y la integridad física de las personas que circulan por las carreteras y ciudades mexicanas.

Accidentes recientes en México con dobles remolques involucrados

La entidad y la frecuencia de los accidentes viales en los que se ven involucrados vehículos doblemente articulados ha causado preocupación social. En buena medida, ello ha sido el impulso que ha conducido a varios legisladores de diferentes partidos políticos a promover iniciativas en esta materia. Sería inabarcable recopilar el conjunto de accidentes de tráfico en los que han estado implicados camiones de doble remolque; no obstante, exclusivamente a título de ejemplo, se relacionan algunos de ellos:

- 1) El 12 de abril de 2012, cinco estudiantes de Economía de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) y uno de sus profesores fallecieron, además de que hubo 33 heridos, luego de que un tráiler de doble remolque, que transportaba trigo, los impactara cuando circulaban por el kilómetro 41 de la carretera México-Toluca.
- 2) El 23 de julio del 2012, en la carretera federal San Luis Potosí- Zacatecas, a la altura del kilómetro 110, se produjo un accidente por el choque entre una pipa de doble remolque y un camión de pasajeros. El resultado fue la muerte de cuatro personas y la lesión de 18.¹
- 3) El 18 de julio del 2013, en la autopista Gómez Palacio- Durango a la altura del kilómetro 188 hubo un accidente que involucró a un autobús de pasajeros y a un tráiler de doble remolque. El resultado fue de 5 personas fallecidas y 20 lesionadas.

4) El 14 de junio del 2014 un tráiler de doble remolque se salió de la Carretera México-Acapulco, a la altura de su kilómetro 83. El resultado fue la muerte de dos personas y el cierre de la carretera durante aproximadamente 5 horas.²

5) El 14 de abril del 2015 una pipa de doble cisterna explotó en Aguascalientes, en la comunidad de Coyotes, luego de colisionar contra un tren. Como resultado de ello y ante el incendio desatado, hubo que evacuar aproximadamente a 350 personas.

6) El 14 de Mayo del 2015 en la carretera Río Bravo- Matamoros un tráiler de doble remolque colisionó contra un vehículo que transportaba pasajeros. El resultado fue de 9 muertos y 13 heridos.

7) El 20 de Mayo un tráiler doble remolque conducido a exceso de velocidad, provocó la muerte de 11 personas, entre ellas nueve estudiantes de Bachillerato, atletas de alto rendimiento, debido al desprendimiento del segundo vagón al cruzar una curva, en la carretera número 70 a la altura del kilómetro ocho que conduce a Río Verde, San Luis Potosí.

8) El 15 de marzo del 2016 falleció una persona como resultado de la volcadura de un tráiler con doble remolque, el cual circulaba por el sur de la ciudad de Monterrey.³

9) El 9 de Julio del 2016, en la autopista del Sol a la altura del kilómetro 80, dos personas resultaron muertas y siete heridas. El accidente estuvo provocado por una pipa de doble remolque que, al quedarse sin frenos, chocó contra varios vehículos que se dirigían dirección a México.

10) El 17 de agosto del 2016, en la autopista México-Cuernavaca, a la altura del kilómetro 82, hasta ocho vehículos fueron arrollados por un tráiler con notorio sobrepeso en su carga. El resultado fue de ocho personas heridas y dos fallecidas.⁴

11) El 22 de agosto del 2016, en la carretera de la periferia de la Ciudad de Querétaro, un tráiler de doble remolque chocó el auto en el que viajaba el escritor Ignacio Padilla, quien como resultado resultó muerto.⁵

12) El 1 de octubre del 2016, en la autopista Córdoba- Veracruz, 13 personas fallecieron en la colisión entre un autobús y un camión de doble remolque.⁶

Resultaría inviable y estéril enumerar todos los accidentes en los que han estado involucrados vehículos doblemente articulados. No obstante, recopilar sólo algunos de ellos a título de ejemplo permite mostrar la extrema gravedad del problema que nos ocupa y el enorme riesgo que supone no prohibir los dobles remolques con rapidez. Por sus propias características de volumen y mercancías a trasladar, los accidentes que protagonizan los dobles remolques suelen ser graves, con una alta probabilidad de generar muertes, explosiones o daños graves a bienes e infraestructuras.

El transporte por carretera constituye la forma de movilidad más común y masiva, tanto de pasajeros como de bienes. En ese aspecto, garantizar la seguridad del tránsito por carretera constituye una responsabilidad pública de relevancia central. Inevitablemente, en las carreteras existen riesgos que ponen en peligro la integridad de personas y de bienes. Remover las prácticas de riesgo y continuar avanzando en la seguridad vial supone una contribución de primer nivel al bienestar de los mexicanos.

La muerte y las afectaciones a la salud derivadas de accidentes de tránsito se han convertido en una pandemia contemporánea. Según algunos expertos, los accidentes de tránsito han reemplazado a las tradicionales epidemias como formas de mortalidad masiva y prematura de la población. Naciones Unidas afirma que al año más de un millón de personas pierde la vida y más de 50 millones resultan heridas como consecuencia de accidentes viales. Tal y como afirma la ONU, al enorme costo en vidas humanas se añade el menoscabo de infraestructuras y el enorme daño económico que generan los accidentes.⁷

El volumen de los vehículos de motor en circulación no ha cesado de incrementarse en el mundo. En especial, el crecimiento económico acelerado de algunos países en vías de desarrollo ha aumentado el número de automóviles y otros medios de transporte en circulación por las vías terrestres. En México, el número de vehículos totales se ha elevado de modo constante desde hace décadas. En algunas áreas, como en la zona metropolitana del Valle de México, en ocho años la cantidad de vehículos prácticamente se duplicó.⁸

A largo de los últimos años, los accidentes generados por los dobles remolques y el exceso de peso en la transportación por carretera han causado alarma y preocupación social. Además del problema fundamental de la seguridad, el transporte excesivo de mercancías en un solo vehículo puede perjudicar el medio ambiente y contribuir a deteriorar las redes viales del país. Incluso, sin llegar a los extremos que conocemos, el doble remolque puede generar serios inconvenientes en el desarrollo fluido del tránsito.

Asimismo, existe un consenso entre diferentes partidos políticos sobre la insostenible situación del doble remolque en México. Tanto es así, que existen y ha existido una amalgama diversa de iniciativas presentadas por varios grupos parlamentarios con el objetivo de proscribir los dobles remolques y limitar el peso que los camiones pueden trasladar por las carreteras federales. La presente propuesta pretende recoger y reconocer el acervo legislativo existente sobre esta cuestión y promover una nueva regulación sobre la materia, adecuada para mejorar la seguridad vial y reducir los accidentes.

Iniciativas sobre dobles remolques, limitación del peso de los vehículos y seguridad vial

El 16 de octubre del 2012, el senador Arturo Zamora Jiménez, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, presentó una iniciativa destinada a reformar la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal con el objetivo de prohibir la circulación de camiones con doble remolque y limitar el peso de transportación hasta las 32 toneladas de peso. Según argumenta esta iniciativa, anualmente fallecen entre 900 y mil personas en accidentes relacionados con vehículos que portan doble articulación. Además, la propia Secretaría de Transportes y Comunicaciones ha reconocido que la eliminación de este tipo

de vehículos y la limitación del peso contribuiría al ahorro público, ya que el deterioro del pavimento de las carreteras se ralentizaría notablemente.⁹

En este ámbito, el 21 de febrero del 2013, la Diputada María del Rocío Corona Nakamura, también del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, impulsó una iniciativa en el mismo sentido. Según se afirma en ella, el sistema de transporte carretero mueve más de 800 millones de toneladas de mercancías al año y constituye el 76% del transporte terrestre, ya que el ferrocarril acumula sólo el 18%. Esta iniciativa señala que los problemas de calidad del marco regulatorio en nuestro país ha generado costos crecientes para el autotransporte. Entre otras cuestiones, esta reforma plantea que las condiciones en las que se determina el peso que cada vehículo puede transportar en ocasiones presentan irregularidades. Por ello, además de prohibir el doble remolque y limitar el peso de las mercancías en tránsito a 30 toneladas, también se propone la retirada de licencias de transporte a los responsables de vulnerar las medidas de peso establecidas. En adición, se establece que los conductores deberán detener su circulación bajo malas condiciones de visibilidad y que será obligación de todas las unidades de autotransporte contar con el ticket de peso y dimensiones.¹⁰

Poco tiempo después, el 20 de Mayo del 2013, se publica en la gaceta la iniciativa presentada por el diputado Manuel Huerta Ladrón y suscrita por Alberto Anaya Gutiérrez, ambos pertenecientes al Partido del Trabajo, con el objetivo de prohibir el doble remolque, limitar el peso de los camiones a 22 toneladas y su largo a 22 metros. La iniciativa asegura que la Asociación Mexicana de Ingeniería del transporte ha señalado que eliminar el doble remolque tendría un efecto positivo en la seguridad vial; por cuanto este tipo de vehículos es 32 veces más peligroso que los demás.¹¹ Esta propuesta también señala que a lo largo de los últimos 40 años, mientras que la capacidad de las carreteras del país ha aumentado un 30%, el parque vehicular se ha incrementado entre un 700% y un 800%. En adición, en algunas carreteras de la república resulta imposible rebasar a los dobles remolques, lo que genera inseguridad, riesgos y perjudica la fluidez del tráfico; generando un gasto innecesario de combustible con el subsiguiente aumento de la contaminación.¹²

La mencionada iniciativa reseña que durante la semana de la seguridad vial - celebrada en México del 9 al 13 de Mayo del 2013- el secretario de Salud, José Ángel Córdoba Villalobos, señaló 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, cifra que duplica el presupuesto federal asignado a la SCT”.¹³ La propuesta destaca que un camión con 80 toneladas de peso necesita más del triple de distancia de frenado que uno de 25 toneladas.

Se comenta además que cuando el Gobernador de Querétaro, José Calzada Rovirosa, quiso frenar la circulación de los dobles remolques, se encontró con la oposición de la Asociación Nacional del Transporte Privado. En el mismo sentido anterior, mientras que el legislativo- a través de prácticamente todos los grupos con representación parlamentaria, incluyendo al PRI- ha expresado la voluntad de eliminar los dobles remolques, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha mostrado su oposición a la aprobación de esta medida.

Esta polémica refleja que efectivamente nos encontramos ante una medida de seguridad vial necesaria, pero que enfrenta con obstáculos al perjudicar determinados intereses de empresas

de transportación en México. En ese sentido, es responsabilidad del legislador velar porque en un escenario de conflicto de intereses siempre prevalezcan los valores del interés público y de la seguridad vial, por encima de cualquier otra consideración de índole corporativa o económica.

El 22 de octubre del 2013, una nueva iniciativa de la diputada del Grupo Parlamentario del PRI, María del Rocío Corona Nakamura, pretendió legislar sobre el doble remolque. Sin embargo, a diferencia de la reforma propuesta en febrero del mismo año, en esta ocasión la diputada rebaja sus expectativas y la modificación sugerida se limita a prohibir la transportación de sustancias o materiales relacionados en la norma oficial mexicana mediante el doble remolque. Se señala que efectivamente existe una laguna en la norma oficial mexicana, por cuanto las regulaciones sobre las condiciones de transportación de determinadas mercancías peligrosas no prevén limitaciones algunas en relación al tipo de vehículo, a pesar de los riesgos que esto conlleva.¹⁴

La propuesta argumenta que entre los 35 mil accidentes que se registran cada año en las carreteras mexicanas, en más de 20 mil se encuentran involucrados vehículos de carga. Este proyecto de modificación legislativa acertadamente señala que las normas sobre transporte por carretera deben considerar el estado de los vehículos que se desplazan por ellas. En ese sentido, se afirma que entre las 260 mil unidades registradas para realizar cargas pesadas en nuestro país, muchas superan los 20 años de antigüedad y el 60% está considerada obsoleta.

Sin embargo, se observa que los argumentos esgrimidos por la mencionada iniciativa de la diputada Nakamura son aplicables, en general, para establecer una prohibición total del doble remolque en México y apostar por la regulación del peso que los camiones pueden trasladar, cuestión que esta última propuesta elude. Se señala que el aumento de peso hasta las 80 toneladas para la transportación por carretera que se aprobó durante la administración del PAN es una irresponsabilidad en términos de seguridad. Además, la remoción de algunos requisitos que prohibían circular a los camiones de doble remolque en condiciones meteorológicas especialmente desfavorables fue también una medida desacertada, según la reforma reseñada.

Esta iniciativa señala que en la actualidad son los propios empresarios los encargados de auto-verificar el cumplimiento de las regulaciones de peso y características de la mercancía, por lo que se genera una estructura de incentivos lo que provoca un claro conflicto de intereses, con consecuencias morales. Por ello, resulta necesario que la SCT asuma de forma directa la vigilancia, el control y la supervisión del cumplimiento de la normativa establecida sobre el transporte por carretera.

El 23 de Abril del 2015, el Senador Patricio Martínez García, integrante del Grupo Parlamentario del PRI, propuso un proyecto de decreto para reformar la Ley de Autotransporte Federal, con el objetivo de prohibir la circulación de dobles remolques que excedan el peso bruto de 38.5 toneladas. Por tanto, la iniciativa no prevé la eliminación completa de este tipo de vehículos; ello sólo se aplicaría ante determinadas condiciones de peso. La iniciativa también propone mandar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a elaborar una estadística de los accidentes por carretera que se producen en México cada año.¹⁵

La reforma señalada pone énfasis en la importancia económica del autotransporte en México, que según INEGI representa el 6.3% del Producto Interior Bruto. En esta reforma se asegura que México ocupa el sexto lugar mundial en cuanto a la tasa de accidentes por carretera, situación que amerita la actualización del marco legislativo. En otro sentido, la iniciativa refuta que limitar o prohibir el doble remolque pueda perjudicar la competitividad económica. Además, se argumenta que a nivel internacional terminar con los vehículos articulados no ha generado, en ningún caso, un menoscabo o daño a la economía.

El 20 de julio del 2016, Jorge López Martín y Francisco José Gutiérrez de Velasco Urtaza, integrantes del Grupo Parlamentario Partido Acción Nacional, presentaron ante la Comisión Permanente de la Cámara de Diputados una propuesta de modificación de la Ley de Autotransporte Federal con el objetivo de prohibir el doble remolque. La iniciativa impulsada por el Grupo Parlamentario del PAN no prevé regular ni limitar el peso autorizado para la transportación de mercancías. La iniciativa señala que un porcentaje de los accidentes que se generan en las carreteras mexicanas están vinculados al exceso de carga y se desencadenan como consecuencia de la volcadura de los vehículos.¹⁶

La propuesta del PAN argumenta que el diseño de los sistemas de frenado de los camiones no está preparado para soportar el peso de los vehículos doblemente articulados. El segundo remolque demora un tiempo muy superior para lograr el frenado, lo que perjudica las posibilidades de reacción del conductor para evitar accidentes y genera riesgos en la carretera. En el mismo sentido, cuando se produce el momento del frenado, el segundo remolque empuja en un sentido inverso al camión, haciendo más lenta la detención del vehículo. Por otro lado, como resulta lógico, cuando el peso de un vehículo es tan elevado como en el caso que se analiza, la potencia del sistema de frenado debe incrementarse en una proporción similar, cosa que en la práctica no ocurre y funge como explicación de los problemas que han generado la existencia de camiones articulados.

De esa forma, se ha observado que los camiones modernos pueden alcanzar hasta 120 kilómetros por hora transportando hasta 100 toneladas, sin embargo, la capacidad de los tracto-camiones para trasladar grandes volúmenes de peso a elevadas velocidades no tiene una adecuada correspondencia en la potencia de frenado que logran alcanzar los vehículos. Por ello, la combinación de velocidad, peso excesivo y dobles remolques es especialmente peligrosa para la seguridad vial. La mencionada iniciativa afirma que en México la dinámica de los accidentes de los camiones articulados muestra que al resultar imposible el frenado de dichos a vehículos a determinadas velocidades, el conductor trata de esquivar el accidente cambiando súbitamente de carril, lo cual frecuentemente ha generado la volcadura del remolque.

El 13 de septiembre del 2016 se publicó una iniciativa en la Gaceta Parlamentaria del Diputado Jonadab Martínez García, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, con el objetivo fundamental de prohibir la circulación de los vehículos doblemente articulados. La propuesta denuncia la práctica recurrente de sobrecargar los vehículos con un peso excesivo como instrumento para mejorar la productividad del transporte, cuestión que sin embargo atenta contra la seguridad y la conservación de las carreteras. La reforma argumenta que la ausencia de verificación de las condiciones de peso y velocidad de los vehículos en circulación opera como un elemento destacado en la

generación de accidentes. Se señala también que la secretaría de Economía ha establecido que el 90% de los accidentes que se producen en México son susceptibles de ser evitados mediante la movilización de prácticas de prevención y la mejora de la calidad del marco regulatorio.¹⁷

La mencionada iniciativa enumera algunos datos de interés sobre accidentes y seguridad vial en México que deberían ser considerados para mejorar la legislación vigente. En México, los accidentes de tráfico son la segunda causa de muerte, la primera de orfandad y la cuarta de discapacidad. Así mismo, “la inseguridad vial cuesta al país el 1,7% del PIB” y los accidentes provocados por el transporte de carga desencadenan habitualmente el cierre de carreteras, perjudicando la economía y la movilidad de los ciudadanos. Esta iniciativa también resalta el hecho de que los programas y las estrategias gubernamentales de seguridad vial finalmente, a pesar de su correcto diseño y discurso, se aplican de forma incompleta, insuficiente o inadecuada.

Esta iniciativa de modificación legislativa del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano argumenta desde el enfoque ambiental la necesidad de prohibir el doble remolque como instrumento para reducir el impacto contaminante de los vehículos que circulan en el país. Por ejemplo, señala que la zona metropolitana del valle de México es un área altamente contaminada, situándose entre las ciudades del mundo que más sufren este perjudicial entorno ambiental. Según reseña la iniciativa, el 98% de las emisiones contaminantes son generadas por el transporte de carga, de lo cual se deriva que eliminar el doble remolque puede impactar positivamente en esta dimensión, ya que son vehículos especialmente contaminantes. En esta propuesta se critica especialmente que los criterios generales establecidos en la norma mexicana que regula pesos y dimensiones de circulación se suspenden frecuentemente por la emisión de permisos especiales no suficientemente argumentados que, de facto, dejan sin efecto los criterios generales diseñados al respecto.

El 27 de Septiembre del 2016 se presentó ante el Salón de Sesiones del Senado una iniciativa, suscrita por el senador Luis Miguel Gerónimo Barbosa Huerta y por otros doce legisladores del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática, con el objeto de reformar varios artículos no sólo de la Ley de Autotransporte Federal sino también de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Se trata de una iniciativa que propone un conjunto amplio de modificaciones legislativas en el ámbito de la seguridad vial, empezando por la prohibición de los dobles remolques y la limitación del peso de los camiones a 40 toneladas y de su largo a 20 metros. Una parte de las demás modificaciones y adiciones a la Ley de Autotransporte Federal que se proponen están destinadas a enfatizar en su articulado la defensa de la seguridad como enfoque transversal de la norma.¹⁸

Entre otras cuestiones, la iniciativa impulsada por el PRD en el Senado propone que la capacitación de los conductores se realice de manera periódica, que se les aplique exámenes médicos y toxicológicos semestrales, y que los conductores se encuentren obligados a reportar a la secretaría de transportes cualquier irregularidad que cometan los permisionarios en la gestión del negocio del autotransporte. Otra de las adiciones que se proponen a la Ley del Autotransporte Federal es que entre los requisitos para obtener permisos como empresa arrendadora de remolques y semirremolques se cuente con un seguro de cobertura amplia.

Además, se propone que la “cancelación o interrupción en la cobertura de la póliza conlleve la suspensión temporal de la prestación del servicio hasta que no se cuente con un seguro”.

La reforma que plantea el PRD propone que la secretaría de transportes anualmente reciba informes por parte de los permisionarios que le permita conocer a la autoridad pública de qué modo se opera el autotransporte en México y entregar al Congreso de la Unión los informes. Otra de las cuestiones que se incluye es el endurecimiento de las sanciones derivadas por incumplimientos e irregularidades cometidas por los permisionarios, en términos de cancelación de los permisos o establecimiento de multas.

Por último, el 27 de Septiembre del año en curso se publicó en la gaceta parlamentaria una iniciativa presentada por el Diputado Mario Machuca Sánchez y otros representantes del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México con la finalidad de prohibir la circulación de los dobles remolques y limitar el peso de los camiones a 45 toneladas y su largo a 25 Metros. Esta reforma argumenta que es posible conciliar las necesidades de seguridad con la eficiencia y la productividad económica del autotransporte en México.¹⁹

Además, en el marco de la comisión de Transportes de la Cámara de Diputados, recientemente un panel de expertos propuso prohibir la circulación de sustancias peligrosas en camiones de doble remolque. Se comentó la necesidad de limitar a 80 kilómetros por hora la velocidad permitida para los vehículos de carga. Además, los especialistas propusieron evitar autorizar nuevas unidades de doble remolque para circular por las carreteras mexicanas.²⁰ Esto último da cuenta de que también en el campo académico y de especialistas en la materia existe el convencimiento de la peligrosidad de este tipo de vehículos y de la necesidad de modificar su marco legislativo.

La regulación del autotransporte a nivel internacional y “la excepcionalidad mexicana”

Como puede observarse, la necesidad de regular el peso de los camiones en circulación y prohibir el tránsito de doble remolques es un clamor legislativo que ha sido asumido por la amplia mayoría de los partidos políticos en México. Ello expresa, por un lado, la gravedad de la situación vigente, la excepción que representa México en la materia a nivel internacional y el profundo consenso político y social que existe en el país sobre la cuestión. Como resulta lógico, las diferentes propuestas que se han reseñado de los grupos parlamentarios tienen variaciones de matices en cuanto al peso permitido de circulación. Sin embargo, la mayoría de las iniciativas persiguen eliminar el doble remolque y, en todo caso y con diferentes intensidades, reducir el peso y/o las dimensiones permitidas del autotransporte por carretera en México. Como se ha explicado, la presente propuesta de modificación legislativa se reconoce en esta misma finalidad.

México es un caso poco común en la regulación del autotransporte a nivel internacional. En ese sentido, la NOM-012-SCT-2014 establece un máximo de hasta 75.5 toneladas de peso y 31 metros de largo. Si se compara con la regulación internacional, las diferencias son abismales. En Estados Unidos se autoriza la circulación de camiones con un peso máximo de 39 toneladas y una longitud de 25 metros. En países de nuestro entorno latinoamericano como Costa Rica o Guatemala se limita el peso a las 40 toneladas. En la Unión Europea el peso permitido es también de 40 toneladas y el largo solo de 25 metros. En Canadá se autoriza un

peso mayor de hasta 63 toneladas; todavía por debajo del excesivo peso que habilita a transportar la regulación mexicana. Otros países, incluyendo algunos latinoamericanos, como Brasil, Argentina, Chile, Corea del Sur o China permiten alrededor de las 40 toneladas de peso y alrededor de 25 metros de largo; ambas dimensiones ampliamente superadas por la permisiva regulación mexicana.

Lo anterior es una muestra clara de que la excepcional regulación sobre auto-transporte que prevalece en México es insostenible e irresponsable en términos de seguridad. Por otro lado, es evidente que la limitación del peso de los camiones no supone en grado alguno un menoscabo a la productividad y a la competitividad económica, teniendo en cuenta que algunos de los países más avanzados del mundo tienen limitaciones mucho más estrictas que la mexicana. También ocurre algo similar con países del entorno latinoamericano con economías avanzadas y en vías de desarrollo, como es el caso de Chile, Argentina, Brasil o Costa Rica. La misma situación concurre si extendemos la mirada al continente asiático y a países con la envergadura y la potencia económica de China o Corea del Sur, cuya normatividad en relación al autotransporte es también menos tolerante con el exceso de peso que la mexicana.

Se enfatiza en ese aspecto que no resulta viable sostener que regular el peso de los camiones en México y eliminar los vehículos doblemente articulados genera algún daño a la economía, como se ha sostenido en algunas ocasiones. La homologación de las normas mexicanas a la legislación internacional sobre la prohibición de dobles remolques y el establecimiento de peso máximo de los vehículos supone garantizar la adopción de un marco regulatorio que ya ha sido ensayado en otros contextos sin generar inconvenientes. La mejora en los estándares de seguridad vial, el refuerzo en la protección de la salud pública, así como el ahorro en gasto de inversión en infraestructuras justifican ampliamente la aprobación de esta iniciativa.

Resulta razonable que México cuente con una normativa homologada a los estándares internacionales. Como se ha explicado, la mayoría de las regulaciones de nuestro entorno establecen los 25 metros de largo y las 40 toneladas como límites en el transporte de mercancías por carretera. Es el caso de Estados Unidos, por lo que reformar la legislación en ese sentido no generaría ningún obstáculo al comercio internacional con el país vecino. Este último elemento resulta relevante, ya que el tráfico comercial entre Estados Unidos y México es un elemento pivote de la economía mexicana. Por ello, se reitera que la normativa propuesta no genera ningún daño económico en general y ningún obstáculo al comercio con Estados Unidos en particular.

Ventajas de prohibir el doble remolque y limitar el peso de los camiones en circulación

A lo largo de esta iniciativa se han expresado diferentes argumentos que justifican la prohibición del doble remolque y la limitación del peso de los camiones. En síntesis, algunas de las ideas más relevantes al respecto son:

- a) La necesidad de reforzar la seguridad vial y proteger la integridad física de los mexicanos como responsabilidad pública y derecho humano garantizado. Los accidentes que se han recopilado en los que han estado involucrados vehículos con doble remolque han sido graves y han generado alarma social. Ha quedado suficientemente acreditada la

peligrosidad de este tipo de vehículos y, derivada de ella, la necesidad social de conseguir su eliminación.

b) Se ha argumentado que la prohibición del doble remolque no generaría ningún perjuicio económico ni de otra índole.

c) La necesidad de homologar la legislación mexicana al estándar internacional regulatorio sobre el autotransporte. Ello se configura como una garantía de calidad del marco jurídico a adoptar, en tanto aquel ya se aplica con éxito en nuestro entorno.

d) La voluntad de frenar el deterioro acelerado de las carreteras y generar ahorro público en los recursos que se destinan a su reparación. Como ha reconocido la propia secretaria de transportes, el exceso de peso en los vehículos en circulación es un elemento clave del desgaste de nuestras carreteras.

e) Mejorar el impacto ambiental del autotransporte en México, ya que los vehículos doblemente articulados son especialmente contaminantes y generan un gasto excesivo de combustible.

f) Mejorar la fluidez del tráfico en determinadas carreteras federales. Como es conocido, las dimensiones de algunos vehículos doblemente articulados impiden un rebase seguro, generando en el mejor de los casos retenciones y problemas de tránsito.

Por lo expuesto y fundado, someto a la consideración de esta Soberanía, el siguiente proyecto de

Decreto que reforma el párrafo tercero del artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

Artículo Único. Se reforma el párrafo tercero del artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, que queda redactado de la siguiente manera:

Se prohíbe el otorgamiento de permisos y la circulación de camiones con doble remolque. En todo caso, la carga no podrá superar las 40 toneladas de peso y la dimensión de los camiones no excederá los 25 metros de largo.

Transitorio

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

Notas

1 <http://www.imagenzac.com.mx/hemeroteca/fatal-accidente-04-2>

2 <http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2014/04/16/954338>

3 <http://www.elmanana.com.mx/noticia/96365/Muere-trailero-en-volcadura-e-incendio.html>

4 <http://www.zocalo.com.mx/seccion/articulo/trailer-destroza-8-vehiculos-en-la-mexico-cuernavaca-1439833620>

5 <http://www.excelsior.com.mx/opinion/humberto-musacchio/2016/08/22/1112377>

6 <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2016/10/01/accidente-carretero-deja-13-muertos-en-veracruz>

7 PNUD (2010) Informe sobre la Ejecución del proyecto “Mejora de la seguridad vial en el mundo: establecimiento de objetivos regionales y nacionales para la reducción de víctimas por accidentes de tráfico”, Cuenta de las Naciones Unidas para el Desarrollo

8 Medina Ramírez S. (2015) “El alarmante crecimiento de autos”, Nexos, 7 de Abril del 2015.

9 <http://www.senado.gob.mx/index.php?ver=sp&mn=2&sm=2&id=37498>

10 <http://gaceta.diputados.gob.mx/Gaceta/62/2013/feb/20130221-VI.html#Iniciativa1>

11 <http://gaceta.diputados.gob.mx/Gaceta/62/2013/may/20130520.html#Iniciativa6>

12 <http://gaceta.diputados.gob.mx/Gaceta/62/2013/may/20130520.html#Iniciativa6>

13 Ídem

14 <http://gaceta.diputados.gob.mx/Gaceta/62/2013/oct/20131022-IX.html>

15 <http://www.senado.gob.mx/index.php?ver=sp&mn=2&sm=2&id=54286>

16 <http://gaceta.diputados.gob.mx/Gaceta/63/2016/jul/20160726-I.html#Iniciativa12>

17 <http://gaceta.diputados.gob.mx/Gaceta/63/2016/sep/20160913-III.html#Iniciativa7>

18 http://www.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/63/2/2016-09-27-1/assets/documentos/Inic_PRD_Ley_Caminos_Puentes_Autotrasporte.pdf

19 <http://gaceta.diputados.gob.mx/Gaceta/63/2016/sep/20160927-VIII.html#Iniciativa17>

20 <http://www5.diputados.gob.mx/index.php/esl/Comunicacion/Boletines/2014/Marzo/14/3198-Recomiendan-expertos-prohibir-de-inmediato-el-transporte-de-sustancias-peligrosas-en-camiones-de-doble-remolque>

Diputada Araceli Damián González (rúbrica)