

DIP. MARÍA GUADALUPE MORALES RUBIO



I LEGISLATURA

"2020, Año de Leona Vicario, Benemérita Madre de la Patria"

Ciudad de México, a 13 de julio de 2020
Oficio: CCMX/IL/MGMR/0051/2020

DIP JOSÉ LUIS RODRÍGUEZ DÍAZ DE LEÓN
VICECOORDINADOR DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA
P R E S E N T E

Por medio del presente escrito, y con fundamento en el artículo 118 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, y del numeral 50 de la las Reglas para Desarrollar las sesiones vía remota para el Pleno, Mesa Directiva, Junta, Conferencia, Comisiones, Comités y la Comisión Permanente, le solicito de la manera más atenta tenga a bien girar sus apreciables instrucciones a quien corresponda con la finalidad de que se inserte en el orden del día de la sesión de la Comisión Permanente de fecha **15 de julio** del año en curso, la siguiente:

- **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA EL ARTÍCULO 50 BIS Y UNA FRACCIÓN AL ARTÍCULO 74 TER DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE PROHIBICIÓN DE TRACTOCAMIONES DOBLEMENTE ARTICULADOS**

Se adjunta la anterior para los efectos a que haya lugar. Sin más por el momento, reciba un cordial saludo.

ATENTAMENTE

DocuSigned by:

María Guadalupe Morales Rubio

0873743A247C448...

DIP. MARÍA GUADALUPE MORALES RUBIO

DIP. MARÍA GUADALUPE MORALES RUBIO



“2020, Año de Leona Vicario, Benemérita Madre de la Patria”

Ciudad de México a 13 de julio de 2020

**DIP. ISABELA ROSALES HERRERA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
I LEGISLATURA
P R E S E N T E**

La que suscribe **Diputada María Guadalupe Morales Rubio**, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, en la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en los artículos 122 apartado A fracciones I y II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 1, 2, 29 apartados A, B, D inciso a) y E numeral 4 y 30 numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 4 fracción XXXIX, 12, 13 LXVII, 26 y, 29 fracción XI de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y, 1, 5 fracción I y II, 76, 79 fracción VI, 95 fracción II, 325 y 326 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de esta soberanía la **PROPUESTA DE INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA EL ARTÍCULO 50 BIS Y UNA FRACCIÓN AL ARTÍCULO 74 TER DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE PROHIBICIÓN DE TRACTOCAMIONES DOBLEMENTE ARTICULADOS**, de conformidad con lo siguiente:

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE LA INICIATIVA PRETENDA RESOLVER

La Organización Mundial de la Salud (OMS) ha señalado que derivado de los accidentes de tránsito, cada año pierden la vida 1.3 millones de personas y entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos.

Ello, aunado a que estos accidentes viales representan la principal causa de defunción entre jóvenes de 15 y 29 años de edad¹.

En tal virtud, la OMS lanzó el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, basado en 5 pilares o categorías de actividades, cuyo principal objetivo es reducir el número de muertes causadas por accidentes de tránsito.

¹ Organización Mundial de la Salud. *Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011- 2020*. En línea. Disponible en: https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/booklet_es.pdf?ua=1

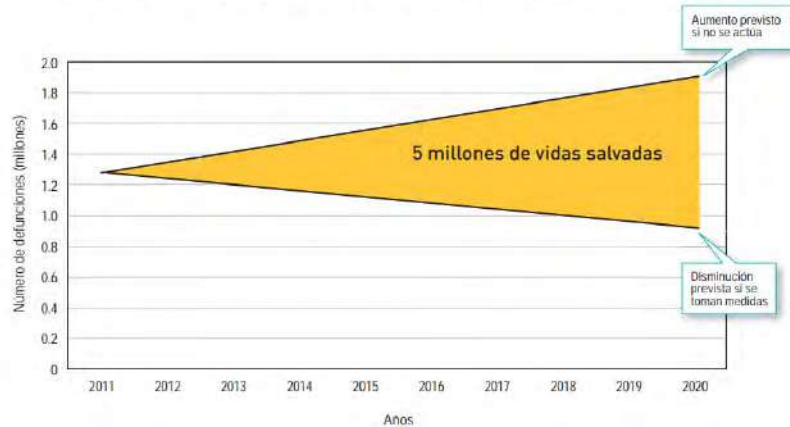


DIP. MARÍA GUADALUPE MORALES RUBIO

I LEGISLATURA

“2020, Año de Leona Vicario, Benemérita Madre de la Patria”

Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020: salvemos millones de vidas



De manera particular, el pilar 2 de dicho Plan, denominado “vías de tránsito y movilidad más seguras”, se resume en:

“La necesidad de mejorar la seguridad de las redes viarias en beneficio de todos los usuarios, especialmente los más vulnerables, es decir, peatones, ciclistas y motociclistas. Entre las actividades propuestas destacan la adopción de medidas para mejorar la planificación, el diseño, la construcción y el funcionamiento de las vías de tránsito teniendo en cuenta la seguridad; velar por que la seguridad de las carreteras se evalúe periódicamente; y alentar a las autoridades pertinentes a que tomen en consideración todas las formas de transporte y los tipos de infraestructuras seguras cuando den respuesta a las necesidades de movilidad de los usuarios de las vías de tránsito².”

Derivado de lo anterior es que resulta fundamental llevar a cabo cambios normativos que redunden en una mayor seguridad vial en carreteras, autopistas y en general todas las vías de comunicación, y considero que un paso para ello es retirar de la circulación a vehículos que representan un riesgo latente, como lo son camiones con doble remolque o doblemente articulados.

Los ejemplos de accidentes en los que se ven involucrados los camiones doblemente articulados son bastos, y para muestra se enlistan brevemente algunos de ellos, que se han presentado lamentablemente en los últimos días:

² Ibíd.

DIP. MARÍA GUADALUPE MORALES RUBIO



“2020, Año de Leona Vicario, Benemérita Madre de la Patria”

- El 05 de abril de 2020, un tráiler con doble semi remolque cargado con abarrotes, volcó sobre la autopista Puebla- Veracruz tramo de Esperanza- Ciudad Mendoza, a la altura del kilómetro 228³.
- El 04 de abril de 2020, un tracto camión con doble remolque terminó fuera de la cinta asfáltica y se le desprendió una de las pipas que remolcaba, luego de que el conductor se dormitara en la carretera Villahermosa- Escárcega⁴.
- El 02 de abril, en la supercarretera Las Choapas-Raudales-Ocozocoautla, el chofer de un tráiler doble remolque de la empresa Autotanques Palma, no frenó y terminó impactándose contra otro tráiler y contra una camioneta. Este percance dejó como resultados a una persona lesionada de gravedad, daños materiales, la fuga del conductor de tráiler y el cierre de la supercarretera por unos minutos para el retiro de las unidades afectadas⁵.
- El 28 de marzo de 2020, un tráiler con exceso de velocidad, chocó contra el muro de contención del puente de La Joya, sobre el bulevar Torreón-Matamoros, dejando las llantas laterales derechas en el vacío y faltando poco para que volcara⁶.
- El 26 de marzo de 2020, un tráiler de doble remolque cargado con miles de cajas de cerveza de Grupo Modelo se volteó en la carretera a Zacatecas⁷.
- El 22 de marzo de 2020, un tráiler volcó y derribó un poste de energía eléctrica y la malla ciclónica de una empresa de transportes en la avenida Miguel Alemán, en Monterrey⁸.

³ Lagos, Gabriel (05 de abril de 2020). *Vuelca tráiler cargado con abarrotes; en Maltrata*. El Sol de Orizaba. En línea. Disponible en: <https://www.elsoldeorizaba.com.mx/policiaca/vuelca-trailer-cargado-con-abarrotes-en-maltrata-accidente-vial-autopista-puebla-veracruz-5062859.html>

⁴ Tribuna Campeche. (04 de abril de 2020). *Tráiler doble remolque se sale del camino; chofer se duerme*. En línea. Disponible en: <https://tribunacampeche.com/policia/2020/04/04/trailer-doble-remolque-se-sale-del-camino-chofer-se-duerme/>

⁵ La Silla Rota Veracruz. (02 de abril de 2020). *Al sur del Estado, tráiler provoca carambola*. En línea. Disponible en: <https://veracruz.lasillarota.com/estados/al-sur-del-estado-trailer-provoca-carambola-choque-accidente-veracruz-camioneta/376992>

⁶ El Siglo de Torreón. (28 de marzo de 2020). *Trailero sale ileso de aparatoso accidente en bulevar Torreón-Matamoros*. En línea. Disponible en: <https://www.elsiglodetorreon.com.mx/noticia/1688149.trailero-sale-ileso-de-aparatoso-accidente-en-bulevar-torreon-matamoros.html>

⁷ Código San Luis. (26 de marzo de 2020). *Tráiler de cerveza vuelca; vecinos aprovechan y se surten*. En línea. Disponible en: <https://www.codigosanluis.com/trailer-de-cerveza-vuelca-vecinos-aprovechan-y-se-surtan/>

⁸ Santacruz Israel. (22 de marzo de 2020). *Tráiler vuelca y derriba poste de energía eléctrica en avenida Miguel Alemán*. En línea. Disponible en: <https://www.multimedios.com/en-alerta/trailer-vuelca-y-derriba-poste-de-energia-electrica-en-avenida-miguel-aleman>



DIP. MARÍA GUADALUPE MORALES RUBIO

“2020, Año de Leona Vicario, Benemérita Madre de la Patria”

- El 21 de marzo de 2020, el conductor de un tráiler con doble remolque resultó lesionado al volcar sobre la carretera a Morelia, a la altura del Macrolibramiento, en el municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, dejando también congestión vial⁹.
- El 09 de marzo de 2020, un tráiler con doble remolque que circulaba a exceso de velocidad e invadiendo el carril contrario en la carretera federal Pachuca-Tuxpan, del tramo comprendido entre San Miguel y el puente de Necaxa, causó un aparatoso accidente lesionando a 14 personas que viajaban en un autobús de pasajeros¹⁰.

En el Anuario estadístico de accidentes en carreteras federales¹¹ (2018) elaborado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y el Instituto Mexicano del Transporte se desprende en su apartado de “Índices de siniestralidad por tipo de vehículo”, que el vehículo doble articulado presenta un índice de accidentabilidad mucho mayor que otro tipo de vehículos, tal como se aprecia en la siguiente gráfica:



Figura 3.1 Índices de accidentalidad, morbilidad y mortalidad por cada 100 millones de veh-km, por tipo de vehículo, 2018

Ello a pesar de que el 26 de diciembre de 2017 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la norma NOM- 012-SCT2-2017 que mandata que a partir del segundo semestre del 2018 todos los camiones de carga de doble remolque (fulles) que circulen por las carreteras mexicanas,

⁹ Ortega, Román. (21 de marzo de 2020). *Conductor de tráiler resulta lesionado en volcadura*. El Occidental. En línea. Disponible en: <https://www.eloccidental.com.mx/policiaca/conductor-de-trailer-resulta-lesionado-en-volcadura-4999291.html>

¹⁰ González Adán. (09 de marzo de 2020). *Tráiler se impacta con autobús; deja 14 heridos*. Diario puntual. En línea. Disponible en: <https://www.diariopuntual.com/regionales/2020/03/09/37300/tr%C3%A1iler-se-impacta-con-autob%C3%BAs-deja-14-heridos>

¹¹ SCT e IMT. Anuario estadístico de accidentes en carreteras federales (2018). En línea Disponible en: <https://www.imt.mx/archivos/Publicaciones/DocumentoTecnico/dt77.pdf>

DIP. MARÍA GUADALUPE MORALES RUBIO



“2020, Año de Leona Vicario, Benemérita Madre de la Patria”

independientemente de su volumen de carga, deberán contar con un permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y cumplir con una regulación más estricta¹².

Cabe señalar que, la NOM-012-SCT-2-2017, establece para los tractocamiones doblemente articulados se encuentra que éstos deberán:

- I. Contar con frenos antibloqueo y sistemas de ajuste automático de frenos;
- II. Contar con Información de velocidad y localización a través de GPS;
- III. Circular a una velocidad máxima de 80 kilómetros por hora, o la que se indique en el señalamiento cuando sea menor;
- IV. Las luces se encenderán mediante sistema electrónico al momento de ponerlo en marcha;
- V. Contarán con espejos auxiliares en la parte delantera para la reducción de puntos ciegos;
- VI. Circularán confinados al carril de la extrema derecha, excepto en rebase, y con un mínimo de 100 metros de separación respecto a otros vehículos pesados;
- VII. Los conductores deberán recibir capacitación y la licencia previo examen;
- VIII. El ancho máximo de las unidades de carga es de 2.60 metros, la altura de 4.25 metros y 31 metros de largo (este último, en el caso de los doblemente articulados).

PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN SU CASO

De conformidad con el “Protocolo para juzgar con perspectiva de género. Haciendo realidad el derecho a la igualdad” elaborado por la Suprema Corte de Justicia de la Nación:

“Lo que determina la pertinencia de aplicar la perspectiva de género no es el hecho de que esté involucrada una mujer, que se trate de un asunto en materia de civil, ni que esté en jurisdicción constitucional. En cada caso habrá que hacer un análisis orientado a detectar relaciones asimétricas de poder y situaciones estructurales de desigualdad. Si los resultados de dicho análisis perfilan ese tipo de relaciones y desigualdades, la perspectiva de género ofrece un método adecuado para encontrar una solución apegada a Derecho¹³”.

¹² Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública (CESOP), Cámara de Diputados. (Octubre 2019). *El transporte de carga en camiones de doble remolque*. En línea. Disponible en: <http://bit.do/ff67q>

¹³ Suprema Corte de Justicia de la Nación. *Protocolo para Juzgar con perspectiva de género. Haciendo realidad el Derecho a la igualdad*. 2015. México. En línea. Disponible en:



DIP. MARÍA GUADALUPE MORALES RUBIO

“2020, Año de Leona Vicario, Benemérita Madre de la Patria”

En ese tenor, la presente propuesta está encaminada a no permitir la circulación de vehículos doblemente articulados o con doble remolque, por lo tanto no se encuentra una problemática de perspectiva de género.

ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN

El índice de accidentabilidad que representan los camiones de doble articulado o doble remolque es más alto en comparación con otro tipo de vehículos.

A lo largo de la última década se han presentado tanto en las Cámaras del Congreso de la Unión, como en los Congresos Estatales, medidas encaminadas a prohibir la circulación de este tipo de transporte en las carreteras federales; sin embargo, hasta el momento ninguna propuesta ha fructificado. Y es el momento de que se dé una decisión desde el Poder Legislativo que sea contundente para que se privilegie la integridad de las personas que comparten vías de comunicación con los camiones doble remolque, por encima de cualquier interés económico.

México es uno de los países que autoriza los mayores pesos y dimensiones de transportes de carga, lo que invariablemente redundará en una dificultad aún mayor para los conductores de este tipo de transporte y lo que ocasiona que los accidentes que hemos conocido sean tan aparatosos y causen en su mayoría afectaciones a la infraestructura vial e inclusive cierre temporal de carreteras, afectando con ello a los demás usuarios de las carreteras.

Para una mejor apreciación, se anexa el siguiente cuadro comparativo:

Pais	Peso máximo (toneladas)	Longitud máxima (metros)
América		
Argentina	45	20.5
Brasil	53	18.60
Alberta (Canadá)	63.5	26
Québec (Canadá)	62.5	27.5
Chile	45	
Colombia	48	18.5
Costa Rica	55.5	20
El Salvador	41	18.3
Guatemala	57	23
México	75.5	31
Panamá	22	20
Paraguay	56.5	22.40
Europa		
Unión Europea	44	18.75
España	40	20.55

Fuente: Elaboración propia con información de la legislación en materia de pesos y dimensiones de cada uno de los países señalados.

En otro aspecto a tomar en cuenta, de acuerdo con estadísticas de North American Transportation Statistics, el número de personas que murieron por accidente de camiones pesados en el periodo 1995-2015 fueron para Canadá, Estados Unidos y México de: mil 435 muertes, 13 mil 950 y 9 mil

https://www.sitios.scjn.gob.mx/codhap/sites/default/files/archivos/paginas/Protocolo_perspectiva_de_genero_REVDIC2015.pdf



DIP. MARÍA GUADALUPE MORALES RUBIO

“2020, Año de Leona Vicario, Benemérita Madre de la Patria”

352 muertes respectivamente. De las cifras se desprende que de 1995 hasta 2012 en México el número de muertes por accidente de camiones pesados muestra la tendencia de incremento:

Año	Número de muertes por accidente de camiones pesados		
	México	USA	Canadá
1995	86	648	64
1996	118	621	61
1997	s/d	723	69
1998	129	742	70
1999	149	759	68
2000	130	754	81
2001	123	708	67
2002	149	689	82
2003	150	726	90
2004	275	766	100
2005	415	804	75
2006	826	805	85
2007	835	805	82
2008	895	682	77
2009	825	499	64
2010	986	530	68
2011	958	640	65
2012	905	697	58
2013	501	695	54
2014	461	657	55
2015	436	s/d	s/d
Total	9352	13950	1435

Fuente: Elaboración propia con información de North American Transportation Statistics.

FUNDAMENTO

LEGAL Y EN SU CASO

SOBRE SU CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de la Organización de las Naciones Unidas ha fijado como meta con respecto a la seguridad vial, el reducir a la mitad, para 2020, el número de defunciones y lesiones por accidentes de tránsito en todo el mundo.¹⁴

ORDENAMIENTOS A MODIFICAR

Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

¹⁴ Organización Mundial de la Salud. Objetivos de Desarrollo Sostenible: Metas. En Línea. Disponible en: <https://www.who.int/topics/sustainable-development-goals/targets/es/>

DIP. MARÍA GUADALUPE MORALES RUBIO

“2020, Año de Leona Vicario, Benemérita Madre de la Patria”

TEXTO NORMATIVO PROPUESTO

Para mayor claridad se presenta el siguiente cuadro comparativo con las propuestas de adición:

LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
Artículo 50 Bis. Sin correlativo.	Artículo 50 Bis. Se prohíbe la circulación de tractocamiones doblemente articulados en caminos, carreteras o puentes federales.
Art. 74 Ter. La Secretaría de Seguridad Pública a través de la Policía Federal Preventiva, podrá retirar de la circulación los vehículos en los siguientes casos: I a V.... VI... Sin correlativo.	Art. 74 Ter. La Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, podrá retirar de la circulación los vehículos en los siguientes casos: I al V. ... VI. Cuando circulen tractocamiones doblemente articulados en caminos, carreteras o puentes federales.

En mérito de lo anteriormente expuesto, someto a consideración de este H. Congreso de la Ciudad de México, la siguiente:

PROPUESTA DE INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN ARTÍCULO 50 BIS DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, para quedar como sigue:



DIP. MARÍA GUADALUPE MORALES RUBIO

“2020, Año de Leona Vicario, Benemérita Madre de la Patria”

RESOLUTIVO

ÚNICO.- Se adiciona el artículo 50 bis y una fracción al artículo 74 Ter de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 50 Bis. Se prohíbe la circulación de tractocamiones doblemente articulados en caminos, carreteras o puentes federales.

Art. 74 Ter. La Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, podrá retirar de la circulación los vehículos en los siguientes casos:

I al V. ...

VI. Cuando circulen tractocamiones doblemente articulados en caminos, carreteras o puentes federales.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

PRIMERO. Remítase a la Cámara de Senadores del Congreso de la Unión para su análisis y dictamen.

SEGUNDO. El presente Decreto entrará en vigor a los 365 días siguientes al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

TERCERO. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes deberá realizar las adecuaciones respectivas a la Norma Oficial Mexicana en la materia.

CUARTO. Se derogan las disposiciones que se opongan al presente decreto.

LUGAR Y FECHA

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, sede del Congreso de la Ciudad de México, a los xx días del mes de abril de 2020.

ATENTAMENTE

DocuSigned by:

María Guadalupe Morales Rubio

0873743A247C448...

DIP. MARÍA GUADALUPE MORALES RUBIO