

EL TRANSPORTE DE CARGA: LOS DOBLES REMOLQUES



MARCO JURÍDICO, DERECHO COMPARADO, INICIATIVAS PRESENTADAS Y OPINIONES ESPECIALIZADAS.

La **Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal**, entre otra normatividad, **regula el sector de transporte de carga de doble remolque**, sin embargo en la práctica se identifican diversas **problemáticas** que han sido abordadas tanto por organismos internacionales como la OCDE, así como en distintos foros de análisis de los que han desprendido diversas propuestas.

El **Senado de la República** (a través de foros) busca que los vehículos de doble remolque cumplan con obligaciones como:

- Contar con GPS para localizar y ubicar el vehículo.
- Contar con un gobernador de velocidad.
- Bajar de 80 a 75.5 toneladas el peso máximo autorizado.
- Circular a 80 km/h.
- Mantener prendidas las luces permanentemente.



Instituciones y asociaciones involucradas mexicanas que buscan la regulación y supervisión de este sector:

- Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT)
- Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR)
- Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP)
- Confederación de Cámaras Industriales (CONCAMIN)

A nivel legislativo en la Cámara de Diputados de la LXI a la LXV Legislatura:

**SE HAN PRESENTADO
42 INICIATIVAS**

En la Legislatura LXV
**SE PRESENTARON
8 INICIATIVAS**

Proponen prohibir la circulación del autotransporte de:

- Carga de doble remolque
- Que excedan los 25 m de largo
- Que excedan de 43 y 45 toneladas



- En la NOM 012 de 2017 se establecen nuevos requerimientos que deben cubrir los dobles remolques para su circulación. (NORMA Oficial Mexicana Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte)

Dos posturas ante la circulación del transporte de doble remolque en México:

- 1) Regular su operación para "no afectar a la economía".
- 2) Sacarlos de circulación porque "es más importante la vida".

NIVELES PERMITIDOS

en cuanto a dimensiones y pesos de los dobles remolques. Sobresale del estudio de Derecho Comparado:

MÉXICO

75.5 toneladas
de peso máximo bruto vehicular

31 m. de longitud

CANADA (ALBERTA)

63.5 toneladas
de peso máximo bruto vehicular

26 m. de longitud

PANAMÁ

22 toneladas
de peso máximo bruto vehicular

20 m. de longitud



SECRETARÍA GENERAL
SECRETARÍA DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
COORDINACIÓN DE SERVICIOS DE INFORMACIÓN, BIBLIOTECAS Y MUSEO
DIRECCIÓN DE SERVICIOS DE INFORMACIÓN Y ANÁLISIS ESPECIALIZADOS

SUBDIRECCIÓN DE ANÁLISIS DE POLÍTICA INTERIOR

EL TRANSPORTE DE CARGA: LOS DOBLES REMOLQUES

*Marco jurídico, derecho comparado, iniciativas presentadas y
opiniones especializadas.*

Contacto:

claudia.gamboa@diputados.gob.mx

Teléfono: 55 5036 0000
Ext.: 67033 / 67036

Av. Congreso de la Unión, No. 66; Colonia El Parque,
Venustiano Carranza. C.P. 15960; Ciudad de México.

SECRETARÍA GENERAL

Mtro. Mauricio Farah Gebara
Secretario General

SECRETARÍA DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS

Mtro. Hugo Christian Rosas de León
Secretario

**COORDINACIÓN DE SERVICIOS DE
INFORMACIÓN, BIBLIOTECAS Y MUSEO**

Lic. Carolina Alonso Peñafiel
Coordinadora

**DIRECCIÓN DE SERVICIOS DE INFORMACIÓN
Y ANÁLISIS ESPECIALIZADOS**

Mtra. Fabiola E. Rosales Salinas
Directora

SUBDIRECCIÓN DE ANÁLISIS DE POLÍTICA INTERIOR

Mtra. Claudia Gamboa Montejano
Subdirectora
Coautor / Responsable

Mtra. Sandra Valdés Robledo
Asistente de Investigación / Coautor

Lic. Adriana Robledo Ortiz.
Diseño de Infografía.

Primera edición: febrero, 2019. (SAPI-ISS-03-19)
Segunda edición: diciembre, 2024. (SAPI-ASS-14-24)

Las opiniones expresadas en este documento son de exclusiva responsabilidad de sus autores y no reflejan, necesariamente, los puntos de vista de la Dirección de Servicios de Información y Análisis Especializados, ni de la Cámara de Diputados.

Mapa de Objetivos del Desarrollo Sostenible

La presente publicación contribuye a abordar temáticas enmarcadas en los siguientes ODS:
3. Salud y bienestar; 11. Ciudades y comunidades sostenibles.



EL TRANSPORTE DE CARGA: LOS DOBLES REMOLQUES
Marco jurídico, derecho comparado, iniciativas presentadas y opiniones especializadas.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	7
RESUMEN EJECUTIVO.....	8
EXECUTIVE SUMMARY.....	9
1. ANTECEDENTES DEL TRANSPORTE EN MÉXICO.....	10
2. MARCO TEÓRICO-CONCEPTUAL.....	12
3. PROBLEMÁTICAS Y RECOMENDACIONES CON RELACIÓN A LA SITUACIÓN DEL TRANSPORTE DE CARGA.....	17
3.1 Principales causas del uso del doblemente articulado.....	17
3.2 Foro denominado: Pesos y Dimensiones de las Configuraciones Vehiculares que Transitan en las Vías Federales de Comunicación, 2016.....	19
3.3 Foro, denominado: Doble remolque: equilibrando el desarrollo económico y la seguridad vial, 2019.....	24
4. MARCO JURÍDICO DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA EN MÉXICO.....	28
4.1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.....	28
4.2. Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.....	29
4.3. Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.....	30
4.4. Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.....	32
4.5. Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.....	33
4.6. Normas Oficiales Mexicanas (NOM's).....	39
4.6.1. Evolución de las NOM's de vehículos de transporte de carga en materia de remolques y semirremolques.....	40
4.6.2. Normas Oficiales Mexicanas en materia de remolques y semirremolques vigentes.....	41
4.7. Instrumentos Internacionales.....	45
5. DERECHO COMPARADO.....	47
5.1. AMÉRICA.....	47
Argentina.....	47
Brasil.....	48
Canadá.....	49

Chile	50
Colombia	52
Costa Rica	53
El Salvador	53
Guatemala	54
Panamá	54
Paraguay	55
Perú	56
Uruguay	56
5.2. EUROPA:	57
Unión Europea	57
España	60
6.- DATOS ESTADÍSTICOS EN MATERIA DE COLISIONES EN LOS QUE SE ENCUENTRAN INVOLUCRADOS VEHÍCULOS DOBLES ARTICULADOS	63
7. ARGUMENTOS A FAVOR Y EN CONTRA DE LA PROHIBICIÓN DE LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE CARGA DE DOBLE REMOLQUE	68
7.1. Argumentos a favor de prohibir la circulación de los dobles remolques	68
7.2. Argumentos en contra de la prohibición de la circulación de vehículos de carga de doble remolque.	70
8. DATOS RELEVANTES DE LAS INICIATIVAS EN MATERIA DE REGULACIÓN DE AUTOTRANSPORTES DOBLEMENTE ARTICULADOS PRESENTADAS DE LA LXI A LA LXV LEGISLATURA DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS	73
8.1. LXI Legislatura	73
8.2. LXII Legislatura	73
8.3. LXIII Legislatura	74
8.4. LXIV Legislatura	75
8.5. Legislatura LXV	77
9. OPINIONES ESPECIALIZADAS	79
CONSIDERACIONES GENERALES	93
A N E X O	97
Comparativo de Iniciativas en materia de regulación de autotransportes doblemente articulados presentadas a la Cámara de Diputados de la LXI a la LXV Legislatura.	98
Fuentes de Información	131

INTRODUCCIÓN

Hoy en día, dentro de la dinámica económica que involucra las diferentes etapas del suministro y cadena de abastecimiento de los distintos bienes de consumo, destaca la manera en que éstos habrán de ser distribuidos, ya que, ante la necesidad de trasladar todo tipo de mercancías de enorme escala a lo largo del territorio nacional, debe de contarse con lineamientos claros y precisos para la circulación de transporte de carga pesada de grandes dimensiones.

Actualmente el transporte terrestre es el que predomina para la distribución de mercancías diversas en nuestro territorio, el cual básicamente consiste en dos vías: la ferroviaria, -la cual actualmente está en un mínimo desarrollo-, y la red carretera nacional, que cuenta con 810 129.97 km de carreteras que se integran por autopistas, carreteras, caminos rurales y brechas que permiten la conectividad entre prácticamente todas las poblaciones del país, esta red se clasifica a través de varios tipos de configuraciones, dependiendo de sus extensiones, así como del tipo de autotransporte que pueden circular en éstas, dentro del cual se encuentran los vehículos de carga pesada en sus distintas modalidades.

Son varios los factores que han potencializado el enorme uso de este tipo de transportes pesados, no sólo a lo largo de las carreteras, sino de las principales conexiones y ciudades de nuestro país, las cuales en muchos de los casos no cuentan con las características necesarias para una circulación segura de estos camiones de carga.

Cabe señalar que, mientras que a partir del 2020, se eleva a rango constitucional el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, por otro lado, el resto del marco jurídico es claramente permisivo en lo referente a este tipo de transportes, desde la ley en la materia, los reglamentos, y las Normas Oficiales Mexicanas, especialmente en el caso de los vehículos de doble remolque, situación que se ve reflejada desde el año 2012 por medio de las estadísticas de incidentes viales en carreteras^s en las que se ven involucrados vehículos de carga pesada, subrayándose además que México es el país que tiene permitido el mayor tonelaje en sus tráileres, siendo éste el de 75 toneladas, con posibilidad de que sea incrementada.

A través del presente estudio se aportan diversos elementos para un análisis integral sobre el tema, entre éstos, el derecho comparado, así como diversas iniciativas presentadas en la materia de la LXI a la LXV Legislatura, a través de las cuales se reflejan las propuestas que van desde la necesidad de establecer una mayor regulación y supervisión de los mismos, hasta prohibir la circulación a los vehículos que entran en este tipo de configuración, así como opiniones especializadas en la materia y estadísticas, entre otros rubros.¹

¹ Este trabajo corresponde a la actualización del estudio denominado: *El TRANSPORTE DE CARGA: LOS DOBLES REMOLQUES Marco Jurídico, Derecho Comparado, Iniciativas presentadas y Opiniones Especializadas*, 2019. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/sedia/sia/spi/SAPI-ISS-03-19.pdf>

RESUMEN EJECUTIVO

Con el objeto de contar con mayores elementos y enfoques que puedan contribuir al análisis de la problemática existente relacionada con el autotransporte de carga y concretamente a los dobles remolques, el presente trabajo desarrolla entre otros, los siguientes apartados:

- **Antecedentes** del transporte en México, que abarcan diversas etapas desde la época prehispánica hasta la fecha en donde se indica cómo se ha ido evolucionando tanto en la movilidad de productos y personas como la regulación del mismo, pasando por la creación de diversas organizaciones que se han creado para su control.
- **Marco teórico conceptual**, en donde se definen algunos conceptos que permiten comprender mejor el tema.
- **Problemáticas y recomendaciones** con relación a la situación del transporte de carga, en el que se presentan algunas problemáticas que tanto organismos internacionales como nacionales han detectado con relación a este sector, así como las recomendaciones que se han emitido para dar solución a dichas problemáticas.
- **Marco Jurídico** a través del cual se identifican las disposiciones legales y la normatividad que regulan la movilidad y seguridad vial y al transporte de carga, centrándose en lo relativo a pesos y dimensiones de los dobles remolques.
- **Derecho Comparado**, en este apartado se ubica el marco regulatorio del transporte de carga y específicamente los pesos y dimensiones de los dobles remolques en diversos países de América y en Europa, tomando en cuenta la Directiva que en la materia ha emitido la Unión Europea y como ejemplo está España, destacando entre la normatividad de ambos continentes que, México se encuentra por encima de los pesos y dimensiones que se establecen para los otros países.
- **Argumentos a favor y en contra de prohibir la circulación** de los dobles remolques, en donde se observa que las razones económicas imperan entre los argumentos a favor de que sigan circulando este tipo de vehículos y los que están en contra, observan que las pérdidas fatales ocasionadas por los accidentes carreteros en donde se involucran este tipo de vehículos son los de mayor peso.
- **Iniciativas presentadas de la LXI a la LXV Legislatura en el Congreso de la Unión**, en donde se comparan las propuestas hechas por los legisladores de los diversos grupos parlamentarios con pretensiones a prohibir la circulación de los dobles remolques.
- **Opiniones especializadas**, en este segmento se ubican diversos puntos de vista sobre el tema, así como posturas de los distintos actores que intervienen en este sector.

FREIGHT TRANSPORT: DOUBLE-TRAILER TRUCKS

Study on legal framework, comparative law, bills, and specialized opinions **(Second edition)²**

EXECUTIVE SUMMARY

In order to have more elements and perspectives that may help on the analysis of the existing problem related to freight transport and double-trailer trucks in particular, this study develops the following sections within others:

- **Background** of freight in Mexico encompasses several stages, from the Pre-Hispanic period to the present day, indicating how it has evolved in both mobility of products and people and its regulation, as well as the creation of various organizations to control it.
- **Theory and concepts framework** is where some concepts are defined, which allow for a better understanding of the topic.
- **Problems and recommendations** section is related to the situation of freight transport, it approaches some issues related to this sector that international and national organizations have detected; recommendations of these organizations to solve these issues are also included.
- **Legal framework** through which legal provisions and rules to regulate road mobility and safety and cargo transportation are identified, focusing on weights and dimensions of double trailers.
- **Compared law** is a section that presents the regulatory framework for cargo freight and, especially, for weights and dimensions of double trailers in various countries in the Americas and Europe. Here, the guidelines that the European Union has issued on the matter are taken into account, Spain as an example, and is highlighted that, according to the regulations in both Continents, the limits of Mexico for weights and dimensions are larger than those allowed in other countries.
- **Pro and con arguments regarding the prohibition**, of the circulation of double-trailer trucks, is where the study notices that economic reasons predominate among the arguments in favor of the circulation of these vehicles, and the arguments against it point to the fatalities caused by road accidents involving vehicles of this type of higher weight.
- **Bills presented from the 61st to the 65th Legislatures in the Congress of the Union** is where the proposals made by legislators of different parliamentary groups aimed at the prohibiting the circulation of double-trailer trucks circulation are compared.
- **Specialized opinions** is a segment where different points of view are offered, as well as the positions of the different actors involved in this sector.

² Translated by Maria de Lourdes Ochoa de la Torre, proof-read by Erendira Concepcion Rivas Prats

1. ANTECEDENTES DEL TRANSPORTE EN MÉXICO

En México, el transporte tiene una larga historia, ésta puede ubicarse incluso antes de la conquista, en la cual se indica desde la manera en que transportaban productos y personas hasta normatividad y autoridades que regulan el sector o inversiones que sobre el mismo se han llevado a cabo para su modernización. A manera de referencia se mencionan los siguientes sucesos que permiten ubicar parte de los antecedentes del transporte de carga terrestre en México:³

- Antes de la conquista, el tameme llevaba a la espalda productos o pertrechos de guerra del imperio azteca;
- Posteriormente, el pochteca, mercader propiamente dicho, estableció una circulación normal de mercaderías hacia Guatemala, transitando caminos muy largos e instalando locales de trecho en trecho que le servían de alojamiento;
- Realizada la conquista, el tameme fue utilizado no sólo para transportar carga, sino personas: el Barón de Humboldt viajó a espaldas de aquellos porteadores y los españoles hallaron muy económico y conveniente este medio de transporte,
- El tameme fue gradualmente sustituido por el uso de bestias que ofrecían ventajas de resistencia y rapidez.
- En 1535, Sebastián de Aparicio introdujo el uso de la rueda, construyendo carretas rudimentarias tiradas por bueyes, hecho que dio origen a que se abrieran caminos reales entre la ciudad de México y Veracruz –para el comercio con Europa–; entre la capital y Acapulco, para la comunicación con Asia; el camino que llevaba hasta Guatemala pasando por Oaxaca: el de California, el de México a San Luis y Monterrey. y el de Morelia y Guadalajara.
- Durante la Colonia, el transporte de productos a través del país estuvo a cargo de arrieros quienes utilizaron para ello recuas.
- Los trenes de diligencias para la conducción en masa de trenes y productos se establecieron entre México y Veracruz vía Puebla.”
- En el México independiente, se encuentra que el 16 de septiembre de 1850 se inaugura el primer tramo de vía de 13 kilómetros para unir Veracruz con El Molino;
- Durante el mandato de Benito Juárez el 16 de septiembre de 1869 se inaugura el tramo de vía México-Puebla, con desviación en Apizaco;
- Posteriormente el Presidente Lerdo de Tejada pone en servicio la línea del Ferrocarril Mexicano, el 1º de enero de 1873.
- En México la aparición de los automóviles de combustión se da hasta el siglo XX con el p Presidente Porfirio Díaz, quien crea el primer reglamento de tránsito dentro del país que posteriormente es-abolido por Francisco I. Madero.
- Entre los años 1914 y 1916 se crean las primeras organizaciones de transportistas, que fueron promovidos por los gobiernos después de la revolución mexicana, creando así el Sindicato de Choferes del Distrito Federal.
- Para el año de 1921 se forma la Federación Camionera del Distrito Federal, que fue el primer sistema de compras que agrupaba líneas urbanas de pasaje, dando como resultado los mejores precios de los insumos.

³ Benítez, José María, *Problemas del Transporte en México*, en: Revista de Comercio Exterior, Año II, No. 12, diciembre de 1952, Pág. 448, Bancomext. Disponible en: <http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/690/3/RCE3.pdf> [12 de noviembre de 2024]. Universidad Autónoma del Estado de México, Facultad de Economía, *Monografía: El transporte de Mercancías en México: Vía Carretera*, 2016, Disponible en: <http://ri.uaemex.mx/bitstream/handle/20.500.11799/63106/secme-23255.pdf?sequence=1> [12 de noviembre de 2024]. Portfolio, Deneth, *Transporte Terrestre México*, Disponible en: http://www.academia.edu/8586001/Transporte_terrestre_M%C3%A9xico [12 de noviembre de 2024].

- Dos años posteriores se crea la Alianza de Camioneros de México, la cual formó la Cooperativa de Consumo de Insumos y Refacciones y para 1926 se constituye el Banco Nacional de Transportes, es la primera institución financiera especializada en el sector.
- A finales de la década de los 20's en Yucatán se marca la pauta para el crecimiento del transporte, con el cual se amplía la representatividad de la Alianza a nivel nacional y se integran nuevos autotransportistas de distintas rutas dentro de la República.
- La Confederación Nacional de Transportes de la República Mexicana es creada en el año de 1930, la cual agrupa a los transportistas de los distintos modos de transporte (ferroviario, marítimo, carretero y aéreo).
- En los años 30 se realizan distintas transformaciones en el organismo que regulaba el autotransporte, siendo para 1937 la Cámara Nacional del Transporte y Comunicaciones (CNTC).
- Dentro de este mismo año se instituye la Ley de Cámaras de Comercio e Industria, que establecía la obligación para los transportistas de inscribirse, dando paso a las primeras organizaciones empresariales del transporte.
- Para la década de los 40 se crea la primera Academia para Choferes.
- En 1949 se funda CAPUFE (Caminos y Puentes Federales) cuyas funciones son el cuidado y mantenimiento de las carreteras y puentes del país, así como la ampliación y modernización de éstas.
- Para 1950 se instituye la "sección autotransporte" dentro de la CNTC.
- El primer Programa de Desarrollo del Autotransporte Federal se instituye en el periodo de 1975-1985. Dentro de este periodo ante la necesidad de crear instituciones para la participación política de los transportistas surge la Confederación Nacional de Autotransportistas A.C.
- En 1989 se da el proceso de creación de la Cámara Nacional de Autotransportes de Carga (CANACAR), la cual es creada para enfrentar la política de desregulación del servicio transportista, así como evitar la dispersión del sector de una manera organizada.
- En 1992 se constituyó la Unión de Crédito para el Transporte (UCA) con el fin de impulsar la modernización del sector.
- El 22 de diciembre de 1993 se publica en el Diario Oficial de la Federación, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.
- En 1994 se constituyó la Aseguradora del Autotransporte, que tuvo una efímera duración.
- En 1995-2000 la Modernización del Sistema Carretero en México.
- En el periodo 2000-2006 durante el gobierno del entonces Presidente de la República, Vicente Fox Quesada, se llevó a cabo una inversión para la modernización del autotransporte mayor a 25 mil millones de dólares y 23 mil remolques y camiones.
- El 30 de septiembre de 2010 fue publicada en el Diario Oficial de la Federación la NOM-035-SCT-2-2010, Remolques y semirremolques-Especificaciones de seguridad y métodos de prueba.
- El 14 de noviembre de 2014 se publica en el Diario Oficial de la Federación, la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2014, 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.
- El 26 de diciembre de 2017 se publica en el Diario Oficial de la Federación la Norma Oficial Mexicana, NOM-012-SCT-2-2017, Sobre el peso y dimensiones máximas con las que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal. Esta NOM sustituye a la NOM-012-SCT-2-2014.
- El 18 de diciembre de 2020 se publican en el Diario Oficial de la Federación reformas a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos elevando a rango constitucional el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.
- El 1 de marzo de 2022 se publica en el Diario Oficial de la Federación, la Norma Oficial Mexicana, NOM-035-SCT-2-2022, Remolques, semirremolques y convertidores-Especificaciones de seguridad y métodos de prueba, misma que cancela a la NOM-035-SCT-2-2010.

2. MARCO TEÓRICO-CONCEPTUAL

Si bien es importante establecer qué se entiende por algunos términos y conceptos que se requieren para una mejor comprensión del tema como transporte terrestre, camión remolque, semirremolque, entre otros, de igual forma, resulta pertinente señalar que se entiende por movilidad y seguridad vial.

De acuerdo con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, por movilidad se entenderá:

El conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas.

Asimismo, define a la seguridad vial como:

Conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito. Por su parte el siniestro de tránsito lo define como: Cualquier suceso, hecho, accidente o evento en la vía pública derivado del tránsito vehicular y de personas, en el que interviene por lo menos un vehículo y en el cual se causan la muerte, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, o daños materiales, que puede prevenirse y sus efectos adversos atenuarse.

El transporte terrestre se entiende como aquel sistema de medios para trasladar mercancías y personas de un lugar a otro, a través de vehículos primordialmente sostenidos por ruedas e impulsados por motores.⁴

El transporte terrestre puede clasificarse en dos tipos: el ferroviario y el carretero. Para efectos de este trabajo, interesa el transporte carretero y específicamente el transporte de carga, del cual se han detectado diversas problemáticas, destacando sobre todo aquéllas que se relacionan con vehículos como los tractocamiones, vehículos articulados, remolques o semirremolques, los cuales se han visto involucrados en accidentes carreteros con consecuencias tanto económicas como las que se pueden calificar como fatídicas, pues han derivado en pérdidas humanas.

El camión remolque es el vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un camión unitario con un remolque, acoplado mediante un convertidor.

El convertidor: es el sistema de acoplamiento que se engancha a un semirremolque y que les agrega una articulación a los vehículos de tractocamión semirremolque-remolque y camión remolque, fabricado cumpliendo las especificaciones que establece la NOM-035-SCT-2-2010, o la que la sustituya. Convierte un semirremolque en remolque. Existen tres tipos de convertidores:

⁴ Universidad Autónoma del Estado de México, Facultad de Economía, *Monografía: El transporte de Mercancías en México: Vía Carretera, Ob. Cit.*

- Convertidores con lanza sencilla, que son los que tienen un punto de unión al vehículo delantero,
- Convertidores con lanza doble: los que tienen dos puntos de unión con el vehículo delantero (Tipo H), y
- Quinta baja en unidades tipo góndola o madrina.

De acuerdo con la NOM-012-SCT-2-2017,⁵ el remolque se entiende como el vehículo con eje delantero giratorio, o semirremolque con convertidor y eje al centro o trasero fijo, no dotado de medios de propulsión y destinado a ser jalado por un vehículo automotor, o acoplado a un camión o tractocamión articulado, fabricado cumpliendo las especificaciones que establece la NOM-035-SCT-2-2010, o la que la sustituya.

El semirremolque, es el vehículo sin eje delantero, destinado a ser acoplado a un tractocamión o a un semirremolque tipo góndola o madrina de manera que sea jalado y parte de su peso sea soportado por éste. En su fabricación deberá cumplirse con las especificaciones que establece la NOM-035-SCT-2-2022, o la que la sustituya.

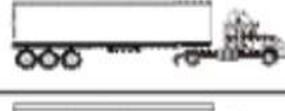
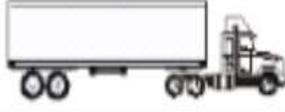
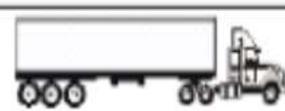
Ahora bien, el tractocamión es el vehículo automotor destinado a soportar y arrastrar semirremolques. Existen dos tipos de tractocamiones, el tractocamión articulado, es el vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un tractocamión y un semirremolque. Por su parte, el tractocamión doblemente articulado, es el vehículo destinado al transporte de carga, constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación.

⁵ Norma Oficial Mexicana, NOM-012-SCT-2-2017, *Sobre el peso y dimensiones máximas con las que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal*, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 26 de diciembre de 2017.

CAMIÓN-REMOLQUE (C-R)			
NOMENCLATURA	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	VEHÍCULO
C2-R2	4	14	
C3-R2	5	18	
C2-R3	5	18	
C3-R3	6	22	

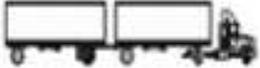
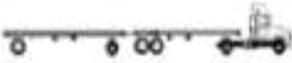
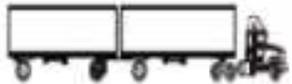
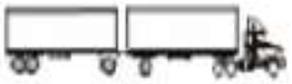
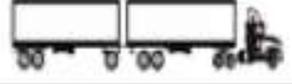
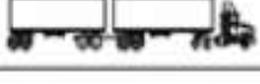
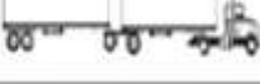
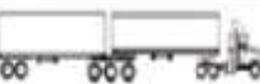
Nota: Los camiones unitarios y camión remolque deben circular por los caminos y puentes de jurisdicción federal con las luces encendidas permanentemente.

Fuente: NOM-012-SCT-2-2017, Sobre el peso y dimensiones máximas con las que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.

TRACTOCAMION ARTICULADO (T-S)			
NOMENCLATURA	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	CONFIGURACIÓN DEL VEHÍCULO
T2-S1	3	10	
T2-S2	4	14	
T2-S3	5	18	
T3-S1	4	14	
T3-S2	5	18	
T3-S3	6	22	

Nota: Los camiones unitarios y camión remolque deben circular por los caminos y puentes de jurisdicción federal con las luces encendidas permanentemente.

Fuente: NOM-012-SCT-2-2017, Sobre el peso y dimensiones máximas con las que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.

TRACTOCAMIÓN SEMIRREMOLQUE-REMOLQUE (T-S-R)			
NOMENCLATURA	NÚMERO DE EJES	NÚMERO DE LLANTAS	CONFIGURACIÓN DEL VEHÍCULO
T2-S1-R2	5	18	
T2-S2-R2	6	22	
T2-S1-R3	6	22	
T3-S1-R2	6	22	
T3-S1-R3	7	26	
T3-S2-R2	7	26	
T3-S2-R3	8	30	
T3-S2-R4	9	34	
T2-S2-S2	6	22	
T3-S2-S2	7	26	
T3-S3-S2	8	30	

Nota: Los camiones unitarios y camión remolque deben circular por los caminos y puentes de jurisdicción federal con las luces encendidas permanentemente.
 Fuente: NOM-012-SCT-2-2017, Sobre el peso y dimensiones máximas con las que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.

3. PROBLEMÁTICAS Y RECOMENDACIONES CON RELACIÓN A LA SITUACIÓN DEL TRANSPORTE DE CARGA.

A pesar de la regulación existente en materia de transporte de carga, se han identificado diversas problemáticas tanto por organismos internacionales como por autoridades nacionales, en ese sentido se encuentran documentos que precisamente identifican las condiciones por atender y al mismo tiempo especifican las recomendaciones que requiere el sector; señalado primero las principales causas del uso de este tipo de vehículos.

3.1 Principales causas del uso del doblemente articulado.

En primer lugar, habrá que preguntarse ¿qué propició el uso del autotransporte doblemente articulado?, dentro de las múltiples respuestas se encuentran diversos argumentos que se ubican vinculados a la economía, como se observa enseguida:

Los Senadores Lucía Virginia Meza Guzmán e Higinio Martínez Miranda, en la exposición de motivos de la iniciativa que presentaron para fijar nuevos máximos de tonelaje a los dobles remolques, señalan que:

Es bien sabido que en este tema existen muchos intereses involucrados, pues al transportar la mayor cantidad de mercancía en el menor tiempo y al menor costo, la utilización de los camiones doble remolque beneficia a grandes compañías, no importando el poner en riesgo la seguridad de los ciudadanos, quienes siempre resultan ser las personas más vulnerables ante tal situación.⁶

López Martín y Gutiérrez de Velasco señalan que:

La estrategia económico-fiscal, incursionó en el servicio de transporte de carga, ideando la configuración del doble remolque, con el propósito de crear economías de escala, al transportar mayor cantidad de carga con una sola unidad motriz. Cargas que cabe decir, superan hasta en cinco veces los estándares internacionales autorizados.⁷

Moreno Quintero al respecto señala:

La práctica de sobrecargar los camiones, fuera de toda consideración de conducta antisocial o delictiva, tiene cierta “racionalidad” desde el punto de vista económico, ya que aumenta la productividad del autotransporte al reducir el número de viajes requerido para mover cargas y bajar el costo promedio por tonelada- kilómetro,

⁶ *Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se adiciona un cuarto párrafo al artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal*, presentada por los Senadores Gaceta del Senado, LXIV/1PPO-33/84738, martes 23 de octubre de 2018, Lucía Virginia Meza Guzmán e Higinio Martínez Miranda. Disponible en: http://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado/documento/84738 [12 de noviembre de 2024].

⁷ *Iniciativa que reforma el último párrafo del artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal*, Ob. Cit.

puesto que los costos de la operación se prorratean entre un mayor número de toneladas movidas.⁸

De acuerdo con el documento de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) denominado Revisión de la Regulación del Transporte de Carga en México,⁹ se identifican diversas **problemáticas relacionadas con este tipo de transporte** tales como:

- La **fatiga** considerada como un factor importante en la incidencia de accidentes, dado que en México no existen límites legales sobre tiempos de manejo continuo y por lo tanto no se regulan la cantidad de horas al volante y los tiempos de descanso para los choferes comerciales.
- Otra problemática es que **los vehículos** pesados utilizados en México generalmente **son usados** e importados de los Estados Unidos de América, por lo que se trata de vehículos con varios años de uso y que probablemente estén equipados con estándares más bajos en términos de seguridad y tecnología de control de emisiones.
- La aplicación de las **normas de seguridad**. No existen programas de mantenimiento bien establecidos para vehículos comerciales que representan un alto riesgo debido a su peso y tamaño y las largas distancias que viajan con carga pesada. No existen equipos especializados de oficiales de policía para inspeccionar vehículos comerciales. Las inspecciones obligatorias al lado de carretera esenciales para mantener los estándares y la seguridad en el entorno carretero son peligrosas.
- En materia de seguridad y vigilancia, deben asignarse recursos para asegurar que las **estaciones de medición de pesos** se encuentran en **condiciones de operación** y puestas en funcionamiento las 24 horas de los 7 días de la semana.
- Con relación a los estándares para vehículos de primer registro, se encuentra que las regulaciones relativas a la parte física-mecánica, ambiental y de seguridad no se aplican debidamente ni a vehículos importados ni a nacionales debido a la falta de un programa amplio de cumplimiento que facilite inspecciones y permita el cumplimiento de la regulación.

Al respecto hace cuatro **recomendaciones muy puntuales**:

- La necesidad de incrementar los recursos disponibles para la aplicación de normas;
- Completar y adoptar, como asunto prioritario, la regulación sobre horas de servicio;

⁸ Moreno Quintero, Eric, *El Sobre peso en el Autotransporte de Carga: Elementos para su Estudio y Control*, Ob. Cit.

⁹ OCDE, *Revisión de la Regulación del Transporte de Carga en México*, 2017, Secretaría de Economía. Disponible en: https://www.academia.edu/35554082/Resumen_Regulacion_Transporte_Mexico_pdf [4 de marzo de 2024].

- Introducir estándares de emisiones en la regulación para vehículos importados de segunda mano;

Y, por último, entre esas recomendaciones que hace la OCDE, destaca la relacionada con pesos y dimensiones señalando que se debe:

- Fundamentar cualquier cambio en los límites de peso y dimensión, con evidencia empírica que permita realizar un análisis costo-beneficio sobre los cambios propuestos.

3.2 Foro denominado: Pesos y Dimensiones de las Configuraciones Vehiculares que Transitan en las Vías Federales de Comunicación, 2016.

Resulta relevante señalar que, en el Senado de la República en octubre de 2016, dentro de un contexto de Parlamento Abierto, se llevó a cabo con un grupo de expertos, el Foro denominado: *Pesos y Dimensiones de las Configuraciones Vehiculares que Transitan en las Vías Federales de Comunicación*.¹⁰ En dicho foro intervinieron autoridades gubernamentales, legisladores, órganos autónomos, cámaras y asociaciones, sociedad civil y académicos.

Objetivo del Foro: que únicamente circulen por las carreteras federales vehículos que cumplan cabalmente con la normatividad que rige el autotransporte federal.

Las propuestas que se obtuvieron de los trabajos realizados y ponencias presentadas se resumen en tres puntos:

1. Medidas a implementar de manera inmediata, por parte de los transportistas, la Policía Federal y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).
2. Sugerencias al Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre para que sean tomadas en cuenta en la Revisión de la Norma-012.
3. Medidas cuya pertinencia corresponde valorar su legislación al Poder Legislativo Federal.

En el documento se señala que estas propuestas deben trabajarse tomando en cuenta diversos ejes fundamentales tales como: conductor, carga, vehículo, carreteras, operación y supervisión.

Los temas abordados para obtener estas propuestas fueron:

- Accidentabilidad;
- Enfoque integral de la seguridad;
- Supervisión;

¹⁰ *Acciones y Medidas a Implementar para Mejorar la Seguridad Vial del Transporte de Carga en las Carreteras Federales*, Foro “Pesos y Dimensiones de las Configuraciones Vehiculares que Transitan en las Vías Generales de Comunicación”, 26 de octubre de 2016, Senado de la República. Disponible en: http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/Foro/Documento_firmado_por_expertos_NOM012_15112016.pdf [13 de noviembre de 2024].

- Información;
- Responsabilidad;
- Uso de la configuración Doblemente Articulada;
- Experiencia internacional en el uso de articulaciones múltiples;
- Impacto de la prohibición de la circulación del doble remolque.

De ahí, surgieron una serie de recomendaciones tendientes a **incrementar la seguridad vial**, aplicables a todas las configuraciones y algunas específicas al doble remolque, –que como se señala en el documento donde se concentran–, buscan lograr el cumplimiento de la normatividad mediante esquemas de autorregulación y certificación, para una operación más segura del autotransporte de carga, pero también a través del fortalecimiento de los esquemas de control, supervisión y vigilancia, así como del procedimiento de aplicación de sanciones. En el siguiente cuadro se establecen lo que señalan dichas recomendaciones y un breve resumen de la argumentación, justificación o explicación de la misma:

Recomendación	Argumentación, justificación o explicación
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Instalación de arcos de pesaje dinámico en los principales ejes carreteros. 	Para verificar el peso y dimensiones de los vehículos de autotransporte y velocidad a la que circulan de manera automatizada sobre la carretera, utilizando tecnología de punta. Al detectar una infracción se generará de manera inmediata la sanción, que será remitida al responsable.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Uso obligatorio de motores electrónicos con sistema de gobernador de velocidad. 	Vehículos doblemente articulados deberán contar con una computadora que limite su velocidad de circulación hasta un máximo de 80 km/h.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Autorización expresa para vehículos doblemente articulados. 	Establecer expresamente en la Ley o la normatividad de la materia la posibilidad de circular con vehículos doblemente articulados y camiones-remolque, previo cumplimiento de las disposiciones de seguridad que establezca la SCT.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Emplacamiento de sistemas de acoplamiento (<i>dollys</i>). 	Con el fin de tener un control de los vehículos que cumplen con condiciones de seguridad, resulta necesario que los <i>dollys</i> cuenten con placas y tarjetas de circulación. ¹¹
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Videovigilancia en carreteras. 	Identificar mediante cámaras y medidores de velocidad a aquellos conductores que excedan la velocidad máxima permitida para que sean sancionados automáticamente, mediante infracciones que llegarán a su domicilio. Se requiere adecuación del marco normativo.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Realización permanente de operativos en carreteras. 	La SCT y la policía federal deberán incrementar el control, supervisión y vigilancia en las carreteras para constatar que los transportistas cumplen con las disposiciones legales y de seguridad, debiendo establecer los sistemas de evaluación y seguimiento correspondientes.

¹¹ La Norma NOM-001-SCT-2-2016, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 24 de junio de 2016 ya contempla que estos vehículos cuenten con una placa de identificación vehicular. En esta norma en el apartado de definiciones se define a los *dollys* como: “4.5. Convertidor (Dolly) Sistema de acoplamiento que se engancha a un semirremolque y que les agrega una articulación a los vehículos de tractocamión semirremolque-remolque y camión remolque.”

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Incrementar las sanciones de prevención de forma coordinada en los puntos identificados con mayor siniestralidad en la red carretera, y en los puntos donde se realicen obras. 	<p>Identificar las posibles causas de accidente, y determinación de acciones de prevención: mejorar trazos de curvas, señalización, supervisión de velocidad, entre otros.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mayor rigurosidad de controles de velocidad. 	<p>Serán aplicados por la Policía Federal por cada tipo de vehículo de acuerdo con el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal (80km/h de día, 70 km/h de noche para tractocamiones y camiones).</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Corresponsabilidad en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. 	<p>Incluir en la Ley la responsabilidad solidaria entre el transportista y el dueño de la carga. Así serán ambos sancionados por incumplir y violar en forma conjunta la normatividad que regula el peso y las dimensiones en el servicio de autotransporte federal.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Endurecer causales y procedimiento de revocación de permisos y cancelación de licencias de conducir. 	<p>Aplicables a todos los vehículos y configuraciones en lo general y en lo particular a los tractocamiones doblemente articulados por violaciones a la normatividad de pesos y dimensiones, por no contar con vehículos con condiciones físico mecánicas adecuadas y a los conductores por circular bajo los efectos de alcohol o drogas.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Facultar a la SCT y a la PF para sancionar por medios electrónicos. 	<p>Sancionar usando medios electrónicos para detectar excesos de velocidad, de peso o de dimensiones, a efecto de que las sanciones lleguen al domicilio dado de alta por el transportista infractor. Adecuar el marco normativo para que la sanción se haga efectiva.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Exigir a permisionarios la disponibilidad de la información de dispositivos de geolocalización con motivos de prevención y supervisión. 	<p>Para identificar vehículos en carreteras en donde no está permitida su circulación o para control de velocidad en sus trayectos. En caso de accidente los dispositivos contribuirán a conocer las causas del mismo. Los vehículos doblemente articulados deberán contar con una bitácora de la información.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Incrementar los requisitos y definir esquemas de mayor exigencia para las Unidades de Verificación que revisan condiciones físico-mecánicas. 	<p>Aprobar Unidades de Verificación operadas por terceros, en coordinación con la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (ANPACT), mismas que entre otros deberán incluir videovigilancia en tiempo real, que permita supervisar las verificaciones de manera remota.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Incluir mayores medidas de seguridad a las autorizaciones de conectividad. 	<p>Las autorizaciones emitidas por la Dirección General de Autotransporte Federal deberán fortalecer las medidas de seguridad tales como carros piloto, señalización de circulación de los vehículos entre otras.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Determinar los puntos a mejorar de la red carretera. 	<p>A través del estudio de las solicitudes de autorizaciones de conectividad.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Retomar los trabajos para el rediseño en conjunto con la Policía 	<p>Para sistematizar y analizar adecuadamente la información. Homologar criterios para la recopilación y coadyuvar a la gestión de un sistema electrónico general actualizado, estrechando la</p>

Federal de un Formato de Parte de Accidentes.	concentración de intercambio de información entre la SCT y la PF que permita conocer o tener elementos necesarios para determinar las causas de los accidentes y su ubicación exacta.
<ul style="list-style-type: none"> Creación de un Observatorio de Transporte de Carga. 	Con participación de organizaciones y cámaras del sector, expertos y dependencias del gobierno de la República.
<ul style="list-style-type: none"> Implementación del "buró de transportistas". 	Construir una base de datos de los transportistas que se encuentran al corriente con las obligaciones de SCT.
<ul style="list-style-type: none"> Diseño e implementación de un "buró de conductores". 	Integrar una base de datos que indique cuándo los conductores se realizaron los exámenes psicofísicos o exámenes médicos en operación y si resultaron aptos para conducir, los antecedentes y multas de los mismos, así como su historial, para que aquéllos que se consideren seguros sean contratados por los permisionarios.
<ul style="list-style-type: none"> Realizar campañas de educación vial. 	Que considere a todos los vehículos que transitan en vías federales a fin de compartir las carreteras de manera segura con los vehículos de autotransporte.
<ul style="list-style-type: none"> Concluir la Norma de Criterios médico-científicos y tecnológicos mínimos obligatorios para regular la conducción y periodos de descanso. 	En ocasiones los operadores conducen más horas que las que les permiten permanecer alerta y tener consideraciones de seguridad al volante, por ello, la necesidad de establecer cuántas horas y qué condiciones deberán conducir.
<ul style="list-style-type: none"> Certificación de Procesos de monitoreo frecuente de aptitud psicofísica. 	Ante la necesidad de que las empresas mantengan a su plantilla de conductores en condiciones aptas tanto física como psicológicas, de conformidad con los estándares que para ello defina la SCT mediante los procesos de revisión para los conductores y los programas de control de consumo de drogas y alcohol.
<ul style="list-style-type: none"> Certificación de competencias laborales de conductores con la STPS y la SEP. 	A fin de contar con operadores que reúnan estándares mínimos que garanticen su capacidad de manejo seguro.
<ul style="list-style-type: none"> Promover el establecimiento de empresas certificadas en el transporte, mediante el cumplimiento de la norma ISO 39001:2012 en Seguridad Vial. 	Como complemento a la regulación existente, esta norma internacional en sistemas de gestión para la seguridad vial que proporciona requisitos referentes a la velocidad, estado del vehículo y concientización de los conductores, análisis de riesgos de accidentabilidad y otorgamiento de premios a conductas de prevención.
<ul style="list-style-type: none"> Fomentar esquemas de autorregulación que permitan certidumbre en los procesos de pesaje de la carga. 	Mediante certificaciones externas por empresas profesionales.
<ul style="list-style-type: none"> Fortalecimiento y Ampliación del Esquema de Renovación Vehicular. 	A efectos de que las unidades que circulen en carreteras sean más recientes y con mayores elementos de seguridad, se contempla que el gobierno de la República revise el Esquema para que el hombre-camiión pueda acceder con mayor facilidad.
<ul style="list-style-type: none"> Concluir con la modificación de la 	Permitir el uso de sistemas de acoplamiento sólo cuando éstos garanticen la circulación segura y que eviten el desenganche del

Norma 035 de remolques, semirremolques y sistemas de acoplamiento. Especificaciones de seguridad.	segundo remolque o la volcadura del mismo. La norma deberá abordar aspectos como: sistema de frenos, enganche, calibre de arneses, y de las conexiones entre remolques para frenos y elementos de sujeción de la carga.
■ Instalación de dispositivos tecnológicos en los documentos de conductores y vehículos del autotransporte federal como mecanismos de seguimiento y control.	Dotar a los documentos oficiales (principalmente placas, tarjetas de circulación, licencias federales de conductor) de tecnología que encripte el historial respecto de su uso para que la autoridad le dé trazabilidad a los mismos, de tal forma que el personal de supervisión de la SCT y PF pueda acceder a la información del vehículo y permisionario a través de una lectura rápida y segura, que permita verificar si la unidad se encuentra al corriente en sus verificaciones o si el conductor es apto para efectuar su tarea.
■ Modificar la LCPAF.	- Para ampliar facultades de la SCT de inspección que permita verificar condiciones físico mecánicas, documentación, peso y dimensiones, entre otras, en distintos puntos de las carreteras federales. - Para permitir a la Dirección General de Protección de Medicina Preventiva en el Transporte y a la Policía Federal para sancionar e impedir la conducción de quienes usen drogas y alcohol.
■ Planificación conjunta entre SCT y SEDATU de centros multimodales y plataformas logísticas en general, en las ciudades.	A fin de evitar que se entorpezcan las vialidades y la vida de los ciudadanos, se requiere realizar un programa para implementar, en sitios adecuados, las plataformas logísticas necesarias para reducir el impacto de los camiones grandes y mejorar la logística de la ciudad.
■ Promover esquemas de un mejor reparto modal del transporte de carga.	Para establecer modos de transporte más económicos y amigables con el medio ambiente como el ferrocarril y el transporte marítimo.

Fuente: Elaboración propia con información de: Acciones y Medidas a Implementar para Mejorar la Seguridad Vial del Transporte de Carga en las Carreteras Federales.¹²

Con estas recomendaciones se puede observar que el tema del transporte de carga no puede dejarse de lado por el papel que juega en otros sectores, pues, a través de éste se genera activación de economía, empleo, por supuesto seguridad tanto para las personas, ya sea conductores o viajeros que se encuentran con los vehículos de carga en su tránsito por las carreteras, como para la propia mercancía que se traslada. Del Foro derivó la revisión de la NOM 2014 y se expidió la 2017 en donde se contemplan muchas de las recomendaciones hechas en el mismo.

¹² Acciones y Medidas a Implementar para Mejorar la Seguridad Vial del Transporte de Carga en las Carreteras Federales. Disponible en: http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/Foro/Documento_firmado_por_expertos_NOM012_15112016.pdf [19 de noviembre de 2024].

3.3 Foro, denominado: Doble remolque: equilibrando el desarrollo económico y la seguridad vial, 2019.

Posteriormente en marzo de 2019, el Senado de la República nuevamente realiza un foro, denominado: *Doble remolque: equilibrando el desarrollo económico y la seguridad vial*,¹³ en este segundo foro, se señala que las iniciativas que han sido presentadas al Congreso tienen en común tres finalidades:

1. Disminuir la siniestralidad de las carreteras,
2. Disminuir la mortalidad y
3. Un objetivo relacionado con la disminución del deterioro del pavimento ocasionado por el transporte de carga, toda vez que, ello incide sobre la economía e incide sobre la propia seguridad de las carreteras.

Este Foro deriva de una iniciativa presentada en el Senado de la República el 23 de octubre de 2018 en la LXIV Legislatura por la senadora Lucía Virginia Meza Guzmán y por el senador Higinio Martínez Miranda, del Grupo Parlamentario Morena,¹⁴ misma que fue turnada a las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes y de Estudios Legislativos con el objeto de adicionar un párrafo cuarto al artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal para prohibir la circulación de unidades de autotransporte de carga con doble articulación, remolques o semirremolques que excedan un peso bruto de 38.5 de tonelaje que transiten en carreteras y caminos del territorio nacional.

Algo que destaca de esta iniciativa es que, a diferencia de algunas de las iniciativas presentadas en la Cámara de Diputados, ésta no fija en cuanto a dimensiones, una longitud máxima, para este tipo de vehículos de autotransporte. Por otro lado, de aprobarse esta iniciativa, se mandata en el artículo Transitorio Segundo que, a la entrada en vigor de las reformas, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, deberá realizar de inmediato la adecuación de la 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", de conformidad a lo estipulado en el presente ordenamiento.

Entre los argumentos que se exponen para establecer el nuevo tonelaje se encuentran diversos datos proporcionados en la misma que indican:

¹³ Foro: Doble remolque, equilibrando el desarrollo económico y la seguridad vial, Senado de la República, México, marzo de 2019. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=pOgvDImzfDI> [19 de noviembre de 2024]. Ver también: <https://www.youtube.com/watch?v=YIw0sv6zsKU> [19 de noviembre de 2024].

¹⁴ *Iniciativa Con proyecto de decreto por el que se adiciona un párrafo cuarto al artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal*, Gaceta del Senado, LXIV/1PPO-33/84738, martes 23 de octubre de 2018. Disponible en: http://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado/documento/84738 [21 noviembre de 2024].

- De acuerdo con la Organización de Naciones Unidas (ONU), México es el séptimo país en accidentes viales, con 500 mil; de ellos 28 mil son derivados del uso de doble remolque.
- Cada vez que existe un accidente, las vías de comunicación quedan colapsadas por horas; se ha calculado que, para poder remolcar este tipo de camiones pesados, tardan un promedio de 3 a 5 horas, ocasionando más accidentes y un gran retraso en la circulación de los vehículos.
- El pasado 26 de junio fue la fecha límite para cumplir con las nuevas adecuaciones que se realizaron a la NOM-012-SCT-2-2017 emitida por la SCT, donde se endurecen las medidas para la circulación de los tractocamiones doblemente articulados, sin embargo, éstas no han sido insuficientes.
- Según estadísticas emitidas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, “Principales Estadísticas del Sector de Comunicaciones y Transportes 2017” en México, durante el año 2017 se trasladaron un total de 313.1 millones de toneladas vía terrestre, el problema radica principalmente en que, ese traslado muchas de las veces se lleva a cabo por camiones de doble remolque, que en ocasiones imprudentemente viajan a altas velocidades, sus camiones se encuentran en condiciones obsoletas y deplorables, carreteras en mal estado, señalamientos mal indicados o bien, sus conductores no cuentan con la pericia suficiente para manejar un camión de esas magnitudes, lo que se ha representado en gran medida en accidentes mortales.
- De acuerdo con el anuario estadístico de accidentes en carreteras federales 2017 emitido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de datos obtenidos y proporcionados de la Policía Federal, sobre la información de accidentes acontecidos el presente año, se revela, que fueron un total de 11,883 percances, los cuales dejaron un saldo de 2,921 personas muertas y 8,910 lesionadas.
- De esos 11,883 accidentes, participaron 19,388 vehículos, de los cuales 11,976 ocurrieron en vehículos ligeros, 2,378 fueron articulados, 1,663 en camiones unitarios, 849 en motocicleta, 1,005 en vehículos de doble articulado, 694 en camión de pasajeros, 86 en bicicleta y 737 otros (incluye no identificados, diversos y ferrocarril).

Ahora bien, los argumentos que presentan algunos de los participantes del Foro, están encaminados tanto a favor de los dobles remolques como a prohibir que circulen por las carreteras mexicanas; los que están a favor de que continúen, reconocen que existe una problemática con este sector del transporte y, coinciden en que, no se cumple con la normatividad y regulación como la NOM 012 que está relacionada con pesos y dimensiones, que no se cuentan con arcos de verificación, entre otros. Algunos de los argumentos y datos vertidos en las presentaciones y ponencias son los siguientes:

La Senadora por el Estado de Morelos, Lucy Mesa, señala diversas causas por las cuales se debe prohibir la circulación de los camiones de doble remolque:

- En México diariamente se registran seis accidentes en la red carretera federal provocados por los camiones de doble remolque y fallecen cuatro personas en promedio en estas colisiones, es decir, 1460 personas pierden la vida anualmente al ser aplastados, volcados o impactados por estos camiones.
- El anuario estadístico de accidentes en carreteras federales de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes refiere que en el 2018 se registraron 12 mil 237 percances viales de los cuales 3 mil 404 fueron provocados por camiones articulados y doble articulados que no cumplen con la norma 012.
- A nivel mundial somos el séptimo país con mayor número de accidentes viales, de acuerdo con la ONU, más del 20 por ciento de estos accidentes son provocados por los choferes por el mal estado de las unidades y por la irresponsabilidad de los propietarios de estos camiones de carga.
- El 67 por ciento de los dobles remolques que circulan por la red carretera datan de 17 años atrás y otro 14 por ciento tienen circulando 16 años.
- El 87 por ciento de nuestro sistema carretero no está adecuado para la circulación de este tipo de vehículos pesados.
- Con la norma 012 emitida en el 2017 por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se obliga a los choferes a reducir la velocidad para no circular a más de 80 kilómetros por hora, se condiciona a las empresas a reducir los límites de carga y dimensiones de los camiones y se obliga a los transportistas a dar atención médica a sus conductores en cada uno de sus viajes.

El Licenciado Jorge Eduardo Arriola Cavazos, jefe de la Unidad de Competitividad y Competencia de la Secretaría de Economía, en su participación señala que:

“... la siniestralidad por tonelada kilómetro que se desplaza en nuestras carreteras es más alta cuando esa tonelada de mercancía se desplaza en vehículos que tienen un solo semirremolque; en términos de mortalidad la siniestralidad en los vehículos sencillos de remolque sencillo es 0.15 cuando que la siniestralidad en los de dobles semirremolques es 0.11, éste es el índice de mortalidad, casi 40 por ciento más alto cuando la tónico hablando la misma tonelada se desplaza en un vehículo sencillo que en un doble semirremolque; lesionados es 0.36 para el sencillo, 0.21 para el doble semirremolque, casi 70% más alto en un tracto camión sencillo, no significa esto que la siniestralidad del tracto camión con un solo remolque sea mayor que la de un tracto camión con doble semirremolque, estamos hablando de que si se tiene que desplazar la misma carga tenemos que aumentar el número de tracto camiones sencillos y eso va a aumentar presumiblemente con base en la evidencia que hoy se tiene va a aumentar la siniestralidad, la mortalidad y los accidentes que generan lesiones graves, ...

.... el problema es que no se están cumpliendo las normas, en particular es evidente que **no se cumple con la Norma 012 que es la que rige las capacidades máximas y las dimensiones** de los vehículos”.

Los ciudadanos Héctor Gandini Estrada y Alejandro Florez Meyer Villar representantes de la Sociedad Civil, a su vez se presentan como víctimas de un accidente provocado por este tipo de transporte, en donde cada uno pierde un hijo. Sobre el particular piden concientización para regular correctamente la materia.

El ingeniero Alex Theissen Long, presidente de la Asociación Nacional de Transporte Privado, señala que:

“... hay vehículos como los más chiquitos que cargan hasta 43 por ciento más, estos sin sobrecargar el vehículo cumpliendo la norma por lo cual ahí si estamos de acuerdo, el problema de este país es hacer cumplir las normas si un vehículo lleva 100 toneladas, por supuesto que hay más carga por eje o más carga por llanta que lo que debería llevar, pero eso no lo hace solamente el doble, lo hacen todos los vehículos porque no tenemos una manera adecuada de regular los pesos y las dimensiones de los vehículos, ...”.

El Licenciado Enrique Armando González Muñoz, presidente de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, apunta que:

“... hay que asumir responsabilidades nosotros como industria como cámara estamos promoviendo entre nuestros agremiados que si no respetan la norma vigente eso sí es lo que no vamos a poder defender podremos defender y justificar con estadísticas con números la configuración, pero tiene que ser en base a resultados y seguridad...”.

El Ingeniero Miguel Elizalde Lizárraga, presidente de la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones, en su intervención apunta que:

El vehículo se diseña y produce con base en las necesidades del transportista y es el transportista quien **selecciona el vehículo de acuerdo con cuatro factores fundamentales**.

El primero se **respeta el marco legal vigente federal, estatal y municipal**, de donde el vehículo se va a operar; el segundo se **considera** el tipo... **del tipo de carga a transportar** que puede ser general, materiales peligrosos, o tipo de remolque entre otros; el tercero, se **toma en cuenta en las condiciones del entorno** incluyendo la altitud, la topografía, la temperatura y el tipo del camino; y el cuarto **se atiende a la vocación del vehículo**, si se trata de larga distancia o urbano o si se va a operar en terrenos fuera de carretera.

Dicho esto, seré muy claro... **la limitante para definir el peso y dimensiones en México**, no son los tractocamiones, ni sus frenos, ni sus ejes, **son todos y cada uno de los factores que acabo de mencionar**, la tecnología hoy nos permite trasladar todo tipo de mercancías en vehículos pesados de carga, desde una ballena de concreto de 200 toneladas... que vemos, por ejemplo: aquí en periférico en la ciudad de México hasta tinacos, siempre de forma segura. Lo verdaderamente **vital es tener el vehículo adecuado para la carga en cuestión** y supervisar que las condiciones de seguridad se cumplan haciendo referencia a la norma 12.

El Dr. Francisco Javier Borrego Adame, en representación de la Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos, hace hincapié en que se debe:

“... exigirle a la SCT que es que ya no se esté dando permisos de conectividad. Los permisos de conectividad permiten que los *bulls* se vayan a carreteras tipo B o tipo C y eso está provocando accidentes en el país; si estamos en un tema de seguridad debemos de cumplir como marca la norma y no sacarnos de la manga que un permiso de conectividad, para que se meta a una carretera tipo c y eso provoca accidentes.”

4. MARCO JURÍDICO DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA EN MÉXICO.

En primera instancia, resulta relevante señalar que, a partir de la reforma constitucional del 2020, se eleva a este rango el derecho a la movilidad segura, expidiéndose en el 2022, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Mientras que, en el caso específico del autotransporte de carga, éste encuentra su marco jurídico en diversos ordenamientos, partiendo del artículo 33 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal en el cual se especifica los tipos de transporte federal que existen y entre los que se contempla el de carga. Posteriormente en el artículo 50 se señala que el transporte de carga queda sujeto a la jurisdicción federal y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes será la autoridad competente para otorgar los permisos especiales que requieren los transportistas para la transportación de objetos voluminosos y de gran peso.

Los instrumentos regulatorios más importantes para el transporte terrestre en general se relacionan con seguridad, dimensiones de peso y tamaño, la importación de vehículos usados y las emisiones. Asimismo, se contempla lo relativo a las maniobras de carga y descarga cuya actividad queda bajo responsabilidad de los usuarios dado que se les otorga plena libertad para contratar estos servicios con terceros o utilizar su propio personal para realizarlo.

A continuación, se expone el principal marco jurídico, tanto de la movilidad segura, como en lo referente a este tipo de vehículos de carga pesada.

4.1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos¹⁵

A partir de la reforma constitucional publicada en el Diario Oficial de la Federación el 18 de diciembre de 2020, el marco jurídico ya no parte únicamente de la Ley en la materia como se señala al inicio de este apartado, sino que cuenta con un fundamento constitucional, ya que en la Carta Magna se reconoce el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad (art. 4), y sobre el particular la CANACAR señala que “Los servicios de transporte están consagrados para garantizar ese derecho y los medios son los instrumentos que facilitan y hacen más eficiente la movilidad y el tránsito de personas o bienes por las vialidades.”¹⁶

¹⁵ *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, Cámara de Diputados. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf> [19 de noviembre de 2024].

¹⁶ Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR), *El autotransporte de carga en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial*. Disponible en: <https://canacar.com.mx/autotransporte-carga-la-ley-general-movilidad-seguridad-vial/> [19 de noviembre de 2024].

4.2. Ley General de Movilidad y Seguridad Vial¹⁷

Derivado de las reformas constitucionales que reconocen el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial y de las facultades que a través de estas reformas se otorgan al Congreso de la Unión (art. 73, fracción XIX-C) éste expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la cual fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 17 de mayo de 2022.

En cuanto a los objetivos que esta Ley contempla, para los efectos del presente estudio, se destacan dos, siendo éstos:

“**Artículo 1.** ...

VII. **Definir la jerarquía de la movilidad y los principios rectores a que deben sujetarse las autoridades competentes**, en la implementación de esta Ley, en la expedición de disposiciones reglamentarias y en la formulación y aplicación de políticas, programas y acciones en la materia;

...

IX. **Establecer los mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros, y ...”.**

Esta Ley cuenta con un glosario de términos (art. 3) los cuales permiten una mejor comprensión del contenido de la misma. Destacando de éstos los siguientes:

“**Artículo 3. Glosario.**

Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

...

XXIII. **Factor de riesgo:** Todo hecho o acción que dificulte la prevención de un siniestro de tránsito, así como la implementación de medidas comprobadas para mitigar dichos riesgos;

...

XXXII. **Movilidad:** El conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas;

...

XLVI. **Seguridad vial:** Conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito;

...”

Asimismo, se establece que la Administración Pública Federal, de las entidades federativas, municipal, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades, considerarán los siguientes principios: (art.4)

“...

¹⁷ *Ley General de Movilidad y Seguridad Vial*, Cámara de Diputados. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf> [19 de noviembre de 2024].

XV. **Seguridad.** Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible;

XVI. **Seguridad vehicular.** Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;

...”

En cuanto a atribuciones, esta Ley le otorga a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes atribuciones para que impulse el desarrollo de la movilidad y **seguridad vial en la regulación del autotransporte federal**; así como, para fungir como instancia revisora de las acciones, planes, programas y políticas públicas **en materia de seguridad vial que impliquen vías generales de comunicación** de conformidad con lo establecido en la **Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal**. (art. 71, fracciones V y VIII).

Con el propósito de atender los objetivos que persigue este ordenamiento de forma integral y transversal, a través del artículo Segundo Transitorio, se otorgó al Congreso de la Unión y a las Legislaturas de las entidades federativas, un plazo que no sería mayor a 180 días, contados a partir de la entrada en vigor de la Ley en comento, mandatándoles **aprobar las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en esta Ley.**

4.3. Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal¹⁸

Como se mencionó anteriormente, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal marca la pauta concreta para la regulación del autotransporte de carga y ésta tiene por **objeto** regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes a que se refieren las fracciones I y V del Artículo siguiente, 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. (art.1).

En su artículo 2 contempla la definición de diversos términos que son utilizados a lo largo del contenido de la Ley destacando que se entenderá por:

I. **Caminos o carreteras:**

- a) Los que entronquen con algún camino de país extranjero.
- b) Los que comuniquen a dos o más estados de la Federación; y
- c) Los que en su totalidad o en su mayor parte sean construidos por la Federación; con fondos federales o mediante concesión federal por particulares, estados o municipios.

...

XIII. **Tránsito:** La circulación que se realice en las vías generales de comunicación;

¹⁸ *Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal*, Cámara de Diputados. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LCPAF.pdf> [19 de noviembre de 2024].

XIV. **Transporte privado:** Es el que efectúan las personas físicas o morales respecto de bienes propios o conexos de sus respectivas actividades, así como de personas vinculadas con los mismos fines, sin que por ello se genere un cobro;

XV. **Vehículo:** Medio de transporte motorizado, incluidos los medios o remolques que arrastren; y

XVI. **Vías generales de comunicación:** Los caminos y puentes tal como se definen en el presente artículo.

En materia de jurisdicción y competencias se prevé que:

CAPITULO II JURISDICCION Y COMPETENCIA

Artículo 5o. Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con los caminos, puentes, así como el tránsito y los servicios de autotransporte federal que en ellos operan y sus servicios auxiliares. Párrafo reformado DOF 25-10-2005

Corresponden a la Secretaría, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la Administración Pública Federal las siguientes atribuciones:

I. Planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de los caminos, puentes, servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares;

II. Construir y conservar directamente caminos y puentes;

III. **Otorgar las concesiones y permisos a que se refiere esta Ley; vigilar su cumplimiento y resolver sobre su revocación o terminación en su caso;**

IV. **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;**

V. Determinar las características y especificaciones técnicas de los caminos y puentes; así como actualizar y publicar cuando se requiera la clasificación carretera en el Diario Oficial de la Federación;

VI. **Expedir las normas oficiales mexicanas de caminos y puentes así como de vehículos de autotransporte y sus servicios auxiliares;**

...

Asimismo, se señala lo relativo al permiso para el transporte de cualquier tipo de bienes; sobre objetos voluminosos o de gran peso; y lo relativo de manera muy general a las maniobras de carga y descarga en el capítulo propiamente dicho sobre el autotransporte de carga:

“TITULO TERCERO DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL CAPITULO IV AUTOTRANSPORTE DE CARGA

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.

La Secretaría regulará el autotransporte de 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. 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.

Artículo 51.- Las maniobras de carga y descarga y, en general, las que auxilien y complementen el servicio de autotransporte federal de carga, no requerirán autorización

alguna para su prestación, por lo que los usuarios tendrán plena libertad para contratar estos servicios con terceros o utilizar su propio personal para realizarlo.”

4.4. Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal¹⁹

Este Reglamento define al tractocamión doblemente articulado como: la configuración vehicular destinada al transporte de carga, constituido por un tractocamión, un semirremolque y un remolque u otro semirremolque, acoplados mediante mecanismos de articulación.²⁰

Asimismo, establece algunas reglas de tránsito específicas para este tipo de vehículos entre ellas, la que prohíbe a los camiones remolque, tractocamiones articulados y tractocamiones doblemente articulados transitar cuando se presenten condiciones climatológicas desfavorables como niebla, granizo, hielo, nieve y lluvia intensa- (art. 102).

A efectos de evitar accidentes bajo estas condiciones, añade como obligación de éstos, estacionar la unidad en un lugar adecuado que no represente peligro para los demás usuarios de la vía federal. Igualmente establece que los tractocamiones doblemente articulados deberán ceder el paso cuando la vía federal se encuentre congestionada y deja claramente establecido que no podrán transitar en caravana o convoy cuando lleven el mismo sentido de circulación.

En el caso de contravenir estas obligaciones y prohibiciones, contempla las sanciones a que se harán acreedores los conductores de este tipo de transporte de carga, quienes serán sancionados con multa de 50 a 55 veces la cuota diaria que establece el Reglamento en comento.

Otro tema que aborda son los límites de velocidad que son indicados por los dispositivos de control de tránsito, el cual será para tractocamiones de 110 km/h. Sobre el particular el Reglamento establece para este tipo de vehículos, los siguientes cuando no existan dichos dispositivos que fijen el límite máximo (art. 134):

Tipo de Vehículo	Velocidad Máxima (km/h)		Tipo de velocidad
	Día	Noche	
III. Camión y tractocamión	50	50	Carretera Urbana
	80	70	Carretera

Sin embargo, el Reglamento prevé que aquellos conductores que rebasen los límites de velocidad arriba señalados serán sancionados pecuniariamente en los siguientes términos cuando se trate de tractocamión doblemente articulado:

¹⁹ *Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes en Jurisdicción Federal*, Diario Oficial de la Federación de fecha 22 de noviembre de 2012, Segunda Sección. Disponible en: <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Federal/pdf/wo88634.pdf> [20 de noviembre de 2024].

²⁰ Artículo 2 del *Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes en Jurisdicción Federal*.

- a) Si el exceso es de hasta 20 km/h, 60 a 70 veces la cuota diaria que establece el Reglamento, y
- b) Si el exceso es mayor a 20 km/h, 80 a 100 veces la cuota diaria que establece el Reglamento.

Así como se sanciona la máxima velocidad, también son causa de infracción las velocidades bajas cuando éstas son tales que pueden llegar a entorpecer el tránsito de la vía federal, o que no exista una razón de seguridad para vehículos o peatones o cualquier otra causa justificada para ello, en este caso la sanción será una multa de 20 a 30 veces la cuota diaria que establece el Reglamento cuando se trate entre otros de tractocamiones doblemente articulados (art. 137).

4.5. Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal²¹

A la par del Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, se encuentra el Reglamento que regula el peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte tanto de pasajeros y de turismo como de carga que transiten en los caminos de jurisdicción federal (art.1).

En este Reglamento se apunta que el peso, dimensiones y capacidad máximos de los vehículos, así como las configuraciones o combinaciones vehiculares, según el tipo de caminos y puentes por el que transiten, y la presión de inflado de las llantas, **se ajustarán a las normas correspondientes expedidas de conformidad con lo previsto en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización** (art. 5).

A través de este Reglamento se establece que la autoridad competente para vigilar, verificar e inspeccionar que la capacidad, peso bruto vehicular y dimensiones de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado, cumplan con lo establecido en dicho Reglamento y las normas oficiales mexicanas en la materia será la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (art. 8).

En él se contempla la clasificación de los caminos y puentes por donde se permitirá la circulación de los vehículos y las características de los mismos, determinando las distancias que podrán recorrer de conformidad con el tipo de vehículo que se trate (art.6). Se determina entre otras que, se permitirá la circulación de los vehículos provenientes **de un camino de mayor clasificación, con las especificaciones correspondientes a éste, en uno de menor clasificación en ambas direcciones, siempre y cuando la longitud recorrida en cada dirección no sea mayor a 50**

²¹ *Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.* Disponible en: <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Federal/pdf/wo89013.pdf> [21 de noviembre de 2024].

km. También se señala que, Los vehículos extralargos sólo podrán circular en carreteras tipo "ET". En caso de que requieran circular en carreteras o caminos de menor clasificación, no podrán hacerlo por más de 30 km.

Asimismo, se establecen obligaciones tanto para fabricantes como para reconstructores de vehículos de autotransporte como el de otorgar una constancia de capacidad y dimensiones para el traslado de carga la cual estará apegada a la Norma correspondiente, la cual indicará a partir de qué año/modelo se otorgará dicha constancia, misma que deberá incluir como mínimo: el peso bruto vehicular, peso vehicular, capacidad y dimensiones del vehículo (art. 11).

Igualmente se establecen requisitos que deben cubrir los vehículos reconstruidos que pretendan ingresar al servicio de autotransporte federal (art.12).

En materia de control técnico de las unidades se establece como obligación que todos los vehículos destinados a la prestación del servicio de autotransporte federal cumplan con la verificación técnica de sus condiciones físicas y mecánicas y obtengan la constancia de aprobación correspondiente con la periodicidad y condiciones que establezcan las normas y disposiciones respectivas (art. 14).

Para garantizar la seguridad, es responsabilidad del transportista sujetar la carga con los elementos necesarios y vigilar que el centro de gravedad sea adecuado a la misma, a fin de evitar que toda o parte de ésta se desplace o caiga del vehículo (art. 15).

Para el caso del transporte de objetos indivisibles o de gran volumen que rebasen lo establecido por la Norma, se deberá obtener un permiso especial en el que se establecen disposiciones operativas y de seguridad (art.19), señalándose los requisitos que se deberán cubrir para obtenerlo, contemplando adicionalmente casos relativos a bienes con un gran peso o volumen de hasta o mayor a 90 toneladas de carga útil y tránsito de grúas industriales con peso máximo de 90 toneladas. Sobre el transporte de este tipo de objetos indivisibles se contempla la responsabilidad por parte del propietario de la carga cuando éste haga una declaración falsa sobre el peso de la misma o realice la contratación con empresas transportistas que no cuentan con el permiso respectivo y derivado de esto resulten daños a la infraestructura carretera, debiendo éste repararlos a su cargo y a satisfacción de la SCT (art. 17).

El incumplimiento a las disposiciones contenidas en el Reglamento en comento trae aparejado la imposición de sanciones (art.20).

Cabe señalar que para la calificación de sanciones se prevé que se tomen en cuenta los siguientes criterios (art. 22):

- La gravedad de la falta,
- Los daños causados y, en su caso,

- La reincidencia.

De acuerdo con el Tabulador de Multas, las sanciones que podrán imponerse son multas que van desde los 25 hasta los 500 días de salario mínimo general vigente en la Ciudad de México.²² Las sanciones se impondrán independientemente de que además exista responsabilidad penal o de que se revoque la concesión o permiso al transportista.

Las sanciones que se podrán aplicar serán las infracciones cometidas por:

- Operar con configuraciones vehiculares diferentes a las establecidas en la norma respectiva;
- Operar con exceso de alto de lo autorizado en la norma respectiva;
- Operar con exceso de ancho de lo autorizado en la norma respectiva;
- Operar con exceso de las dimensiones de largo de lo autorizado en la norma respectiva;
- Operar con exceso de peso autorizado en la norma respectiva;
- Transitar en camino de menor clasificación con un vehículo, con las especificaciones correspondientes a un camino de mayor clasificación;
- Transitar con vehículos extralargos en donde no corresponde;
- Falta de la constancia o placa de capacidad, dimensiones y peso que proporciona el fabricante o por modificarla;
- Falta de documento que avale la verificación técnica de las condiciones físico-mecánicas de los vehículos;
- Caída de la carga o parte de ésta;
- Transitar sin el permiso especial expedido por la secretaría para transportar objetos indivisibles de gran peso o volumen, de hasta o más de 90 toneladas de carga útil;
- No cumplir con las disposiciones operativas y de seguridad que se establezcan en el permiso especial y la norma correspondiente.

Cabe destacar, la modificación que en el 2000 tuvo el artículo 6 de este Reglamento, mostrándose para ello, el siguiente cuadro comparativo:

Fecha de publicación en el DOF: 26 de enero de 1994²³	Reforma publicada en el DOF 19-10-2000²⁴
CAPITULO II DEL PESO Y DIMENSIONES DE LOS	

²² Es importante señalar que para determinar el monto de la sanción este Reglamento no ha sido actualizado para señalar que serán no salarios mínimos sino Unidades de Medida de Actualización (UMA).

²³ Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal. *Ob. Cit.*

²⁴ *Diario Oficial de la Federación* del 19 de octubre de 2000. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=2062291&fecha=19/10/2000#gsc.tab=0 [26 de noviembre de 2024].

VEHICULOS	
<p>ARTICULO 6º. La clasificación de los caminos y puentes para los efectos de este Reglamento, se sujetará a lo establecido en el Apéndice respectivo. Se permitirá la circulación de los vehículos provenientes de un camino de mayor clasificación, con las especificaciones correspondientes a éste, por uno de menor clasificación, siempre y cuando la longitud recorrida en el de menor clasificación no sea mayor que 50 Km.</p> <p>El Ejecutivo Federal, a propuesta de la Secretaría modificará la clasificación de los caminos y puentes de jurisdicción federal. La propuesta estará basada en la norma oficial mexicana que establezca los lineamientos para la clasificación de las carreteras y en la cual se considerarán las características geométricas, <u>su construcción y conservación, la estabilidad de los puentes, la relación peso/potencia, el peso y dimensiones de los vehículos que puedan circular por ellos</u> y otras características de los <u>vehículos que se requieran para su tránsito seguro</u>; así como los requerimientos económicos y de comunicación del país. En ningún caso se podrán rebasar los pesos de diseño, las dimensiones o disminuir el tipo y número de llantas establecidas en la constancia de peso y dimensiones o de capacidad y dimensiones.</p>	<p>ARTÍCULO 6o.- La clasificación de los caminos y puentes para los efectos de este Reglamento, se sujetará a lo establecido en el Apéndice del mismo. Se permitirá la circulación de los vehículos provenientes de un camino de mayor clasificación, con las especificaciones correspondientes a éste, en uno de menor clasificación en ambas direcciones, siempre y cuando la longitud recorrida en cada dirección no sea mayor a 50 km. Los tractocamiones y camiones que requieran transitar de una carretera a otro tipo A, B o C en una longitud mayor de 50 km, y hasta 150 km, deben contar en la parte superior con luces blancas de destello, y los semirremolques y remolques con cintas reflejantes y luces blancas, que demarquen los costados y gálibos del vehículo, conforme a la Norma correspondiente.</p> <p><u>Los vehículos extralargos sólo podrán circular en carreteras tipo ET.</u> En caso de que requieran circular en carreteras o caminos de menor clasificación, no podrán hacerlo por más de 30 km.</p> <p>Las industrias cuyas instalaciones se encuentren ubicadas a una distancia de la red troncal superior a los 150 Km, deben solicitar autorización de la Secretaría para que su carga pueda ser trasladada en caminos de menor clasificación por una longitud mayor a ésta. La Secretaría establecerá las condiciones para otorgar dicha autorización.</p> <p><u>La Secretaría podrá modificar, reducir o ampliar la clasificación de los caminos y puentes de jurisdicción federal, que contempla el apéndice de este Reglamento,</u> cuando así se requiera, tomando en cuenta, las características de tránsito seguro, así como los requerimientos económicos y de comunicación del país, previo aviso publicado en el Diario Oficial de la Federación.</p>

Para una mejor ejemplificación visual respecto a la clasificación de las carreteras y el tipo de camión de carga pesada que por regla general pueden circular en éstas, se muestra la siguiente imagen:



Del análisis que se hace del anterior marco jurídico que comprende tanto el derecho a la movilidad segura a nivel constitucional, así como la regulación en la materia en leyes secundarias al respecto, así como lo referente a la regulación de camiones de doble remolque, incluyendo las NOMS en la materia, se lleva a cabo el siguiente recuento, así como algunas consideraciones al respecto:

A nivel constitucional está establecido que:

- Toda persona tiene **derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial**, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad–(art. 4).
- El **Congreso tiene facultad**: Para dictar **leyes sobre vías generales de comunicación**; leyes que establezcan la concurrencia de los tres niveles de gobierno, en el ámbito de sus respectivas competencias, **en materia de movilidad y seguridad vial**. (Art. 73. Fracs XVII y XXIX-C)

Bajo esta última facultad el Congreso expide la **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**, la cual tiene como **objetivos**:

- **Definir la jerarquía de la movilidad y los principios rectores** a que deben sujetarse las autoridades competentes, en la implementación de esta Ley, en la expedición de disposiciones reglamentarias y en la formulación y aplicación de políticas, programas y acciones en la materia;
- **Establecer** los mecanismos y acciones para la **gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros.**
- **Atribuciones de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes**:
 - Impulsar el desarrollo de la movilidad y seguridad vial en la regulación del autotransporte federal;

²⁵ Cuevas, Ana Cecilia y Cadengo, María, *Clasificación Oficial de Carreteras en México*, Instituto Mexicano del Transporte, Publicación bimestral de divulgación externa, NOTAS núm. 188, noviembre-diciembre 2020, Disponible en: <https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=523&IdBoletin=188> [27 de noviembre de 2024].

- **Fungir como instancia revisora de las acciones**, planes, programas y políticas públicas en materia de seguridad vial que impliquen vías generales de comunicación de conformidad con lo establecido en la **Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal**.

Dentro de las **disposiciones transitorias** de esta ley se señala que:

El Congreso de la Unión y las Legislaturas de las entidades federativas, en un plazo no mayor a 180 días, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, **deberán aprobar las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en esta Ley.**

Respecto a la **Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal**, específicamente en cuanto al tema de **Jurisdicción y Competencia**, se observa lo relativo a las facultades de la Secretaría que consisten en:

- **Otorgar las concesiones y permisos** a que se refiere esta Ley; vigilar su cumplimiento y resolver sobre su revocación o terminación en su caso;
- 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;
- **Expedir las normas oficiales mexicanas** de caminos y puentes, así como de vehículos de autotransporte y sus servicios auxiliares- (Art.5).

Desde **2020**, se elevó a **rango constitucional el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial**, derivado de ello, se expidió en **2022** la **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**, en la que se resalta lo relativo al establecimiento de mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como la salvaguarda a la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad.

Po otro lado, se tiene lo señalado por la **Ley de Caminos, Puentes y Transporte Federal**, la cual en el capítulo de autotransporte de carga sólo cuenta con 2 artículos, dejando, en gran medida, los criterios y lineamientos de su circulación a la **reglamentación** y a las **Normas Oficiales Mexicanas**.

Es así como en la esfera administrativa, es donde se concentra en esencia la normatividad de este tipo de vehículos, como se aprecia con las reformas que ha tenido el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Transporte, a través de las cuales se permite la circulación de vehículos más grandes en carreteras y caminos de menor clasificación.

En resumen, si bien existe una disposición constitucional que estipula un **derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial**, hoy en día, las decisiones de una adecuada circulación de camiones de carga, en especial de doble remolque, corresponden en **gran medida al ámbito administrativo**, misma que actualmente es considerada por demás permisiva, ponderando de igual forma que por cuestiones técnicas, los entes regulados tienen injerencia en la propia regulación y supervisión de la norma, a través de la elaboración de las NOMS, así como de las concesiones de las unidades de verificación de este tipo de vehículos.

4.6. Normas Oficiales Mexicanas (NOM's)

Además de la Ley y sus correspondientes Reglamentos, existen algunas Normas Oficiales Mexicanas (NOM) que regulan los vehículos de carga. De acuerdo con la fracción XVI del artículo 40 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización,²⁶ las normas oficiales mexicanas tendrán como finalidad establecer las características y/o especificaciones que deben reunir los vehículos de transporte a fin de garantizar la protección de las vías generales de comunicación y la seguridad de sus usuarios.²⁷

Bajo este fundamento se han emitido, en materia de vehículos de transporte de carga y específicamente en remolques y semirremolques, diversas Normas Oficiales Mexicanas (NOM's) con el objeto de establecer precisamente esas características y/o especificaciones que deben reunir los vehículos de transporte. Esto en concordancia con lo establecido en el artículo 39 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal,²⁸ en donde se establece que los vehículos destinados al servicio de autotransporte federal y privado, entre otros los de 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; de igual forma están obligados a contar con dispositivos de control gráficos o electrónicos de velocidad máxima.

Cabe señalar que el 1 de julio de 2020 fue publicada en el Diario Oficial de la Federación, la Ley de la Infraestructura de la Calidad,²⁹ misma que aboga la Ley de Metrología; al respecto se debe mencionar que las propuestas, anteproyectos y

²⁶ *Ley Federal sobre Metrología y Normalización*, Cámara de Diputados. Disponible en: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/abro/lfmm/LFMN_abro.pdf [26 de noviembre de 2024].

²⁷ Esto conforme al Artículo Transitorio Cuarto de la Ley de Infraestructura de la Calidad que aboga a la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, que dispone que: Las Propuestas, Anteproyectos y Proyectos de Normas Oficiales Mexicanas y Estándares que a la fecha de entrada en vigor del presente Decreto se encuentren en trámite y que no hayan sido publicados, deberán ajustarse a lo dispuesto por la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, su Reglamento y demás disposiciones secundarias vigentes al momento de su elaboración y hasta su conclusión. *Ley de Infraestructura de la Calidad*, Cámara de Diputados. Disponible en: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LICal_010720.pdf [26 de noviembre de 2024].

²⁸ *Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal*, Cámara de Diputados, *Ob.Cit.*

²⁹ *Ley de Infraestructura de la Calidad*, *Ob. Cit.*

proyectos de NOM's presentados en fecha posterior a la entrada en vigor de ésta nueva Ley tendrán como fundamento al artículo 10, el cual señala que:

“**Artículo 10.** Las Normas Oficiales Mexicanas tienen como finalidad atender las causas de los problemas identificados por las Autoridades Normalizadoras que afecten o que pongan en riesgo los objetivos legítimos de interés público.
Para efectos de esta Ley, se consideran como objetivos legítimos de interés público:

...

XII. **la seguridad vial**³⁰

...

XV. y cualquier otra necesidad pública, en términos de las disposiciones legales aplicables”.

Asimismo, esta nueva Ley en su artículo 11 primer párrafo dispone que en su Reglamento se establecerán los términos en que se desarrollarán los elementos complementarios que deberán contener la regulación que regirá, entre otros, la normalización para las vías generales de comunicaciones y la seguridad vial.

4.6.1. Evolución de las NOM's de vehículos de transporte de carga en materia de remolques y semirremolques.

Las NOM's que se han expedido en materia de vehículos de autotransporte de carga que impactan a los remolques, semirremolques y convertidores son:

- La primera Norma Oficial Mexicana donde se contemplan a los remolques y semirremolques sus pesos y dimensiones fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de noviembre de 1994, y es la NOM-012-SCT-2-1994, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.
- El 7 de enero de 1997 fue publicada en el Diario Oficial de la Federación, la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-1995, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, ésta derogó la NOM-012-SCT-2-1994.
- El 26 de enero de 2001 se publica en el Diario Oficial de la Federación, la Norma Oficial Mexicana NOM-001-SCT-2-2000, placas metálicas, calcomanías de identificación y tarjetas de circulación empleadas en automóviles, autobuses, camiones, midibuses, motocicletas y remolques matriculados en la República Mexicana, licencia federal de conductor y calcomanía de verificación físicomecánica- especificaciones y métodos de prueba. Esta NOM derogó a la Norma Oficial Mexicana Emergente NOM-EM-001-SCT-2-2000, Placas

³⁰ En este caso se puede señalar que esta fracción se establece también como fundamento de lo que se pueda generar en materia de la Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial.

metálicas, calcomanías de identificación y tarjetas de circulación empleadas en automóviles, autobuses, camiones, midibuses, motocicletas y remolques matriculados en la República Mexicana, licencia federal de conductor y calcomanía de verificación físico-mecánica - Especificaciones y métodos de prueba.³¹

- El 1 de abril de 2008 fue publicada en el Diario Oficial de la Federación 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. Ésta abroga la NOM-012-SCT-2-1995.
- El 30 de septiembre de 2010 fue publicada en el Diario Oficial de la Federación la primera Norma Oficial Mexicana en materia de especificaciones de seguridad y métodos de prueba para remolques y semirremolques, denominada: NOM035-SCT-2-2010, Remolques y semirremolques-Especificaciones de seguridad y métodos de prueba.
- El 14 de noviembre de 2014 se publica en el Diario Oficial de la Federación la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2014, 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. Esta Norma sustituye a la NOM-012-SCT-2-2008.

4.6.2. Normas Oficiales Mexicanas en materia de remolques y semirremolques vigentes.

De manera retrospectiva enseguida se señalan las NOM's que se han expedido en la materia siendo la más reciente la publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de marzo de 2022:

- **NORMA Oficial Mexicana NOM-035-SCT-2-2022³²**, Remolques, semirremolques y convertidores-Especificaciones de seguridad y métodos de prueba, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de marzo de 2022³³, misma que cancela a la NOM-035-SCT-2-2010.

³¹ Si bien la Norma que fue derogada hace mención a los remolques, es importante señalar que lo hace con referencia en realidad a las placas, calcomanías de identificación y tarjetas de circulación que se emitían entre otros, para este tipo de vehículos.

³² Sobre esta Norma Oficial Mexicana, cabe señalar que el proyecto para impulsarla se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 11 de diciembre de 2020, bajo la denominación de: "Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-035-SCT-2-2018, Remolques, semirremolques y convertidores-Especificaciones de seguridad y métodos de prueba". Asimismo, debe agregarse que, la respuesta a los comentarios recibidos durante el plazo de consulta pública a dicho Proyecto, fue publicada el 15 de diciembre de 2021 en el Diario Oficial de la Federación.

³³ *NORMA Oficial Mexicana NOM-035-SCT-2-2022, Remolques, semirremolques y convertidores-Especificaciones de seguridad y métodos de prueba*, Diario Oficial de la Federación de fecha 1 de marzo de

- **NOM-012-SCT-2-2017**, Sobre el peso y dimensiones máximas con las que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal publicada en el Diario Oficial de la Federación el 26 de diciembre de 2017³⁴, sustituye a la NOM-012-SCT-2-2014.
- **Norma Oficial Mexicana NOM-001-SCT-2-2016**, Placas metálicas, calcomanías de identificación y tarjetas de circulación empleadas en automóviles, tractocamiones, autobuses, camiones, motocicletas, remolques, semirremolques, convertidores y grúas, matriculados en la República Mexicana, licencia federal de conductor, calcomanía de verificación físico-mecánica, listado de series asignadas por tipo de vehículo, servicio y entidad federativa o dependencia de gobierno, especificaciones y método de prueba³⁵ publicada en el Diario Oficial de la Federación el 24 de junio de 2016. Esta Norma cancela a la NOM-001-SCT-2-2000.

Estas NOM's tienen por objeto:

NOM	Objeto y/o campo de aplicación
NORMA Oficial Mexicana NOM-035-SCT-2-2022 , Remolques, semirremolques y convertidores-Especificaciones de seguridad y métodos de prueba	Establecer las especificaciones mínimas de seguridad y de operación que deben cumplir los remolques, semirremolques y convertidores nuevos o usados que se incorporen al territorio de los Estados Unidos Mexicanos y es aplicable a los fabricantes e importadores de remolques y/o semirremolques y/o convertidores a partir de su entrada en vigor. Es aplicable a los remolques y semirremolques con peso bruto vehicular de diseño superior a 14 000 kg, así como a los convertidores con peso bruto vehicular de diseño superior a 9 000 kg.
NOM-012-SCT-2-2017 , Sobre el peso y	Establecer las especificaciones de peso,

2022. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5644143&fecha=01/03/2022#gsc.tab=0 [27 de noviembre de 2024].

³⁴ *NOM-012-SCT-2-2017, Sobre el peso y dimensiones máximas con las que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal*, Diario Oficial de la Federación de fecha 26 de diciembre de 2017. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5508944&fecha=26/12/2017#gsc.tab=0 [27 de noviembre de 2024].

³⁵ *Norma Oficial Mexicana NOM-001-SCT-2-2016, Placas metálicas, calcomanías de identificación y tarjetas de circulación empleadas en automóviles, tractocamiones, autobuses, camiones, motocicletas, remolques, semirremolques, convertidores y grúas, matriculados en la República Mexicana, licencia federal de conductor, calcomanía de verificación físico-mecánica, listado de series asignadas por tipo de vehículo, servicio y entidad federativa o dependencia de gobierno, especificaciones y método de prueba*, Diario Oficial de la Federación de fecha 24 de junio de 2016. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5442476&fecha=24/06/2016#gsc.tab=0 [27 de noviembre de 2024].

dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.	dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, excepto los vehículos tipo grúa de arrastre y arrastre y salvamento.
Norma Oficial Mexicana NOM-001-SCT-2-2016 , Placas metálicas, calcomanías de identificación y tarjetas de circulación empleadas en automóviles, tractocamiones, autobuses, camiones, motocicletas, remolques, semirremolques, convertidores y grúas, matriculados en la República Mexicana, licencia federal de conductor, calcomanía de verificación físico-mecánica, listado de series asignadas por tipo de vehículo, servicio y entidad federativa o dependencia de gobierno, especificaciones y método de prueba	Establecer las especificaciones técnicas y los métodos de prueba que deben cumplir las placas metálicas y calcomanías de identificación para automóviles, tractocamiones, autobuses, camiones, motocicletas, remolques, semirremolques y convertidores, grúas, matriculados en territorio nacional, así como las nuevas series alfanuméricas asignadas a las placas de los diferentes vehículos matriculados en la República Mexicana que operan en los servicios estatales y federales, así como las características que deben cumplir la tarjeta de circulación, licencia federal de conductor y calcomanía de verificación físico mecánica.

La **NOM-035-SCT-2-2022**, fue expedida entre otras motivaciones, ante la necesidad de establecer disposiciones generales para la construcción de remolques, semirremolques y convertidores, así como sus especificaciones de seguridad y métodos de prueba, a fin de proporcionar mayor seguridad a los usuarios del camino, así como proteger las vías generales de comunicación.

Cabe señalar que, las disposiciones contenidas en esta NOM de reciente expedición, tienen vinculación con diversas NOM's, en virtud de que precisamente establecen las especificaciones de seguridad con las que los remolques y semirremolques deben ser diseñados y fabricados, en ese sentido se encuentra que se relaciona por ejemplo con la **NOM-012-SCT-2-2017**, ya que se aplica –para el caso de los vehículos que se fabriquen o importen para transitar con los pesos máximos permitidos en la NOM mencionada–, la capacidad mínima de los ejes y suspensión y el peso bruto vehicular de diseño mínimo de la tabla de rangos de capacidad mínima de los ejes y suspensión (CDE) que para ello ofrece la nueva NOM.

Como se comentó, de la revisión de esta nueva NOM se desprende su vinculación con algunas otras que cuentan con especificaciones que deben ser empleadas en el diseño y fabricación de los remolques y semirremolques observando que:

- En materia de **llantas**, éstas deben cumplir con lo dispuesto por la NOM-068-SCT-2-2014,³⁶ o la que la sustituya.

³⁶ *NORMA Oficial Mexicana NOM-068-SCT-2-2014, Transporte terrestre-Servicio de autotransporte federal de pasaje, turismo, carga, sus servicios auxiliares y transporte privado-Condición físico-mecánica y de seguridad para la operación en vías generales de comunicación de jurisdicción federal*, en: Diario Oficial de la Federación del 19 de enero de 2015. [27 de noviembre de 2024].

- Para lograr la seguridad de las unidades en las carreteras se requiere que los **sistemas de frenos** de los remolques, semirremolques y convertidores cumplan con todas las especificaciones que se consideraron permitentes y que son señaladas en la NOM que se comenta, contenidas en la Norma Mexicana NMX-D-313-IMNC-2015,³⁷ tales como los relativos a:
 - Equipo requerido para remolques.
 - Tiempo de aplicación y de liberación de los frenos.
 - Energía eléctrica del sistema antibloqueo en remolques.
 - Frenos de estacionamiento.
 - Freno de emergencia para remolques.
 - Banco de prueba para remolques.
 - Diferencial de señal de control, convertidores y remolques diseñados para remolcar otro vehículo equipado con frenos de aire.
- En materia de **ubicación y luminosidad de lámparas** se atenderá a lo establecido en la NMX-D-233-IMNC-2016.³⁸
- Además del **sistema de iluminación**, la NOM en comento, dispone que todo remolque y semirremolque debe contar con **cinta reflejante** con especificación de acuerdo con la norma NMX-D-225-IMNC-2017.³⁹
- Respecto a los **convertidores** ya sea con lanza sencilla o con doble lanza, también deberán incluir dos cadenas de seguridad tipo ensamble recto o una cadena de seguridad tipo ensamble triangular, como se detallan en la NMX-D-319-IMNC-2018.⁴⁰
- Se contemplan los datos mínimos que debe contener la **placa metálica o plástica**, que no podrá ser retirada sin ser destruida y que deberán estar en idioma español y en unidades de medida conforme a la NOM-008-SCFI-2002,⁴¹ y que todo remolque, semirremolque y convertidor deberá portar.
- Con relación a los requerimientos que deben cubrir y que no se vinculan o que no tienen que observar otra NOM, se encuentran los relativos a las **defensas traseras**; a las **loderas**, y a los **métodos de prueba** que permitirán la comprobación de las especificaciones que marca la nueva NOM.

Ahora bien, entre las especificaciones que establece la **NOM-012-SCT-2-2017** para los tractocamiones doblemente articulados se encuentra que éstos deberán:

³⁷ NMX-D-313-2015, *Sistemas de frenos de aire*. Declaratoria de vigencia publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de junio de 2015.

³⁸ NMX-D-233-IMNC-2016, *Productos para uso en la autotransportación-luces exteriores*. Declaratoria de vigencia publicada en el Diario Oficial de la Federación el 21 de abril de 2016.

³⁹ NMX-D-225-IMNC-2017, *Autotransporte de carga-Películas reflejantes-Especificaciones y métodos de prueba*. Declaratoria de vigencia publicada en el Diario Oficial de la Federación el 20 de septiembre de 2017.

⁴⁰ NMX-D-319-IMNC-2018, *Ensamble de cadena de seguridad para convertidores*. Declaratoria de vigencia publicada en el Diario Oficial de la Federación el 05 de septiembre de 2019.

⁴¹ NOM-008-SCFI-2002, *Sistema general de unidades de medida*, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 27 de noviembre de 2002.

- Contar con **frenos** antibloqueo y sistemas de ajuste automático de frenos;
- Contar con **Información de velocidad y localización** a través de GPS;
- Circular a una **velocidad máxima** de 80 kilómetros por hora, o la que se indique en el señalamiento cuando sea menor;
- Las **luces** se encenderán mediante sistema electrónico al momento de ponerlo en marcha;
- Contarán con **espejos auxiliares** en la parte delantera para la reducción de puntos ciegos;
- 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.
- Los conductores deberán **recibir capacitación y la licencia** previo examen.
- 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).

Se debe destacar que el peso bruto vehicular máximo para este tipo de tractocamiones es de 66.5 toneladas, mismo que se podrá incrementar “en 1.5 toneladas en cada eje motriz y una tonelada en cada eje de carga”, lo que da como resultado un peso **máximo de 75.5 toneladas**.

Es importante señalar que los tractocamiones o fulles –como también son llamados–, a partir de la entrada en vigor de esta NOM (febrero de 2018) deben respetar estas reglas, aunque transporten una carga inferior a las 66.5 toneladas. Por su parte, la Norma **NOM-001-SCT-2-2016**, contempla que estos vehículos cuenten con una placa de identificación vehicular. Asimismo, en el apartado de definiciones se define a los dollys como: “4.5. Convertidor (Dolly) Sistema de acoplamiento que se engancha a un semirremolque y que les agrega una articulación a los vehículos de tractocamión semirremolque-remolque y camión remolque.”

4.7. Instrumentos Internacionales

En el ámbito internacional existe una Convención de las Naciones Unidas, la *Convención sobre Circulación por Carretera* de septiembre de 1949,⁴² en la cual se establecen algunas condiciones y características con las que deben contar los vehículos de motor que van a circular o a viajar por carreteras de los Estados parte firmantes, como son los pesos máximos y dimensiones de longitud de dichos vehículos. Sin embargo, si bien a México se le hace mención dentro del documento, es únicamente como observador de éste, dado que no es parte de esta Convención

⁴² United Nations Treaty Collection, *Convention on Road Traffic, Convención de 1949 sobre circulación por carretera*. Disponible en: https://treaties.un.org/doc/Treaties/1952/03/19520326%2003-36%20PM/Ch_XI_B_1_2_3.pdf [27de noviembre de 2024].

por no haberla signado. En este instrumento internacional las dimensiones de longitud que se establecen para los vehículos articulados, es de 18 metros para la combinación de vehículos con un remolque y para la combinación de vehículos con dos remolques es de 22 metros. En el caso del peso máximo para este tipo de vehículos es de 36.25 toneladas.

5. DERECHO COMPARADO

En este apartado se pretende observar cómo se encuentra regulado el transporte de carga en otros países, con especial énfasis en las dimensiones (longitud) y pesos (toneladas) de los tractocamiones o fulles doblemente articulados, abordando para América a: Argentina, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela. En el caso de Europa, se ubica a la Unión Europea y como ejemplo de ésta, se toma a España.

5.1. AMÉRICA

- **Argentina**

Argentina a través de su Acuerdo sobre Pesos y Dimensiones para Vehículos de Transporte por Carretera de Pasajeros y Cargas,⁴³ señalaba en su artículo 7 que el límite máximo para el Peso Bruto Total del vehículo sería de 45 toneladas, lo cual dependerá de las características del vehículo, y en el artículo 8, establece como dimensiones máximas permitidas para la circulación de vehículos de transporte de carga –como el caso del camión tractor con remolque y semirremolque– en el ámbito del MERCOSUR, una longitud de 20.5 metros.

Sin embargo, en Argentina se formuló un nuevo marco normativo que actualiza la Ley de Tránsito y el Decreto Reglamentario 32/18,⁴⁴ permitiendo la circulación de **bitrenes** y escalados, pero también ampliando la capacidad de carga. Lo anterior bajo los argumentos de que: “los costos logísticos en Argentina son elevados y es necesario bajarlos para ser más competitivos y por lo tanto optimizarlos, bajar los precios, ampliar la frontera de producción y ganar mercados en el mundo. Se aprobaron cinco nuevos modelos de escalados y dos modelos de bitrenes de libre circulación y, se habilitaron 15.000 kilómetros de corredores de bitrenes para los de **25,50 m y 75 tn de peso**”.⁴⁵

Los nuevos pesos y medidas que se establecieron para este tipo de vehículos de transporte de carga son:

- Para la circulación de camiones bitrenes (de hasta **75 tn** de peso bruto total) y la posibilidad de escalar configuraciones de carga (escalados) hasta **55,5 tn** de peso bruto total.

⁴³ Secretaría de Transporte, Resolución 197/2010, *Acuerdo sobre Pesos y Dimensiones para Vehículos de Transporte por Carretera de Pasajeros y Cargas*. Disponible en: <https://www.verificacionnorte.com.ar/detalle.php?a=acuerdo-sobre-pesos-y-dimensiones-para-vehiculos-de-transporte-por-carretera-de-pasajeros-y-cargas&t=6&d=38> [26 de noviembre de 2024].

⁴⁴ *Decreto 32/2018*, Ministerio de Transporte, InfoLEG Información Legislativa. Disponible en: <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/305000-309999/305742/norma.htm> [26 de noviembre de 2024].

⁴⁵ *Transporte automotor de cargas*. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/obras-publicas/vialidad-nacional/transporte-de-cargas> [27 de noviembre de 2024].

- Para el caso de los bitrenes, se aumentaron el largo permitido de los 20,50 a los **30,25** m y el peso máximo de **60 a 75** toneladas.
- **Brasil**

En Brasil la *Resolución CONTRAN No. 882 del 13/12/2021*,⁴⁶ *Establece límites de peso y dimensiones para los vehículos que circulan por vía terrestre, avala la Deliberación CONTRAN N° 246, de 25 de noviembre de 2021, y dispone otras medidas*, señala expresamente que ningún vehículo o conjunto de vehículos podrá viajar con un peso bruto total (PBW), con un peso bruto total combinado (PBTC) o con un peso bruto transmitido por eje, **superior al fijado por el fabricante, ni exceder el máximo de capacidad de tracción (CMT) de la unidad tractora.**

Bajo este instrumento se encuentra que las dimensiones autorizadas en cuanto a longitud para vehículos articulados con dos unidades del tipo tractocamión y semirremolque máximo es de 18,60 metros y vehículos articulados de más de dos unidades máximo 19,80 m.

Respecto a los límites máximos de peso bruto total y de peso bruto transmitido por eje de vehículo en las superficies de las vías públicas se tiene que: para vehículos articulados con dos unidades del tipo tractocamión y semirremolque con ejes en tándem triple y longitud total superior a 16 m, **54,5 toneladas**.⁴⁷ Y para combinaciones de vehículos articulados de dos unidades, del tipo camión-tractor y semirremolque de cuatro ejes, con un conjunto de ejes traseros en triple tándem y un eje distanciado del mismo, con una longitud total igual o superior de 17,5 m: **58,5 toneladas.**

Por otro lado, se encuentra una resolución que establece pesos y dimensiones para los “**super camiones**” que transportan exclusivamente azúcar, Resolución CONTRAN No. 872 del 13/09/2021 que *establece los requisitos necesarios para la circulación de Conjuntos de Vehículos de Carga (CVC) con un Peso Bruto Total Combinado superior a 74 toneladas e inferior o igual a 91 toneladas destinados al transporte de caña de azúcar*.⁴⁸ En este caso, la longitud que se establece para este

⁴⁶ *Resolución CONTRAN No. 882 del 13/12/2021, Establece os limites de pesos e dimensões para veículos que transitem por vias terrestres, referenda a Deliberação CONTRAN n° 246, de 25 de novembro de 2021, e dá outras providências*, DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO Publicado em: 24/12/2021, Edição: 242, Seção: 1, Página: 153. Disponible en: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/Resolucao8822021.pdf> [27 de noviembre de 2024]

⁴⁷ En este caso con esta nueva Resolución el tonelaje se amplió de 48.5 toneladas a 54.5 toneladas. Para combinaciones de vehículos articulados con dos unidades, del tipo tractocamión y semirremolque con ejes distanciados pasó de 53 toneladas a 54.5 toneladas. La resolución que establecía los anteriores pesos y dimensiones era la *Resolución N° 210 de 13 de noviembre de 2006*.

⁴⁸ *Resolución CONTRAN No. 872 del 13/09/2021, Estabelece os requisitos necessários à circulação de Combinações de Veículos de Carga (CVC) com Peso Bruto Total Combinado superior a 74 toneladas e*

tipo de transporte es de 28 metros mínimo y máxima de 30 metros. Además, se establecen una serie de requisitos que deberán cubrir las unidades, y sólo podrán circular por las vías que dispongan de una Autorización Especial de Tráfico (AET).

- **Canadá**

En Canadá las provincias y territorios tienen leyes que establecen pesos máximos de vehículos con el objeto de garantizar la seguridad pública y proteger la infraestructura de carreteras, por lo que los transportistas deben cumplir con todas las restricciones de peso que se establecen para las carreteras en las que operan. Al respecto y como ejemplos de Canadá, se presenta el caso de Alberta y Quebec.

En Alberta los pesos legales dependen de diferentes factores, como el tipo de vehículo, el número de ejes en el vehículo, la clasificación del fabricante y el tamaño de los neumáticos en el vehículo.

En ese sentido, se establece como dimensiones máximas para tractocamión, semirremolque y remolque completo, remolque o semirremolque en combinación el de 26 metros. Y en cuanto al peso bruto máximo vehicular se contempla el de **63.5 toneladas**, obviamente esto varía de acuerdo con el tipo de tractocamión, remolque o semirremolque de que se trate, esto de conformidad con la *Traffic Safety Act Commercial Vehicle Dimension and Weight Regulation*, Alberta Regulation 315/2002.⁴⁹

En Quebec las dimensiones y pesos máximos para los transportes de carga se regulan a través de *Vehicle Load and Size Limits Regulation*. En cuanto al peso bruto vehicular máximo para el *Train Double* se establece el de **59 toneladas**, sin embargo, se observa una excepción, pues este peso puede extenderse hasta 62.5 toneladas dependiendo del tipo de *Train Double* de que se trate, la autopista o zona por la cual vaya a transitar o el permiso especial que se obtenga. Con relación a las dimensiones la longitud máxima es de 25 metros.⁵⁰

Canadá se destaca por contar con el *Memorandum of Understanding on Interprovincial Weights and Dimensions (MOU)*, el objeto de este documento es proporcionar una mejor uniformidad en los límites de peso y dimensión mediante el establecimiento de umbrales mínimos y / o máximos aceptables para todas las

inferior ou igual a 91 toneladas destinadas ao transporte de cana-de-açúcar. Disponible en: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=420447> [27 de noviembre de 2024].

⁴⁹ *Traffic Safety Act Commercial Vehicle Dimension and Weight Regulation*, Alberta Regulation 315/2002, Current as of June 18, 2018. Disponible en: http://www.qp.alberta.ca/1266.cfm?page=2002_315.cfm&leg_type=Regs&isbncIn=9780779734542 [27-de noviembre de 2024].

⁵⁰ Ministère des Transports du Québec, *Vehicle Load and Size Limits Guide*, Édition 2005, Québec. Disponible en: http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/per/0937584/01_2005.pdf [27 de noviembre de 2024].

jurisdicciones de acuerdo a las ocho configuraciones de vehículos comúnmente utilizados en el transporte interprovincial.⁵¹ El Memorandum aplica para cada una de las provincias que integran a Canadá y son: Yukón, British Columbia, Alberta, Manitoba, Ontario, Quebec, New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island, Newfoundland and Labrador.

En dicho documento se establece como un máximo de longitud para el *Train Double* 27.5 metros.⁵² Y para este mismo tipo de vehículo el peso máximo si cuenta con ocho ejes es de **62.5 toneladas**.

De igual forma, se observa que se establecen algunas restricciones y condiciones relacionadas con cuestiones técnicas y climatológicas y/o estacionales como las siguientes:

- Los límites de peso de varias jurisdicciones están sujetas a restricciones estacionales, principalmente durante el periodo de deshielo de primavera. Dado que el calendario y la naturaleza de estas restricciones varían según la provincia, los transportistas deben comunicarse directamente con las autoridades provinciales para obtener detalles específicos.

En cuanto a las cuestiones técnicas se establece que:

- El uso de ejes elevables está desaconsejado o prohibido en varias jurisdicciones, principalmente en el oeste de Canadá.
- En la provincia de British Columbia se requiere que los tractores de carretera usen motores que cumplan con una relación mínima de peso bruto a caballos de fuerza de 150 kg / hp.
- Las combinaciones de vehículos con pesos brutos superiores a 38,000 kg deben emplear tractores con ejes de transmisión en tándem.

- **Chile**

En Chile el peso bruto vehicular máximo para un camión con uno o varios remolques es de **45 toneladas** de conformidad con lo establecido en el Decreto 158 por el cual se fija el peso máximo de vehículos que pueden circular por caminos públicos⁵³ no obstante

⁵¹ *The Federal - Provincial - Territorial Memorandum of Understanding on Interprovincial Weights and Dimensions*, October 2022. Disponible en: <https://www.comt.ca/english/programs/trucking/MOU%20Summary%20October%202022.pdf> [27-de noviembre de 2024].

⁵² Es importante señalar que las medidas que se proporcionan incluyen la carga.

⁵³ *Decreto 158 | Fija el peso máximo de vehículos que pueden circular por caminos públicos*, 29 de enero de 1980, Ministerio de Obras Públicas, (Última versión 6 de febrero de 2015). Disponible en: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=10212> [28 de noviembre de 2024].

En este Decreto se prevé la **posibilidad de incrementar el límite de peso máximo** por encima de las 45 toneladas, **mediante la autorización** de la Dirección de Vialidad, **con visto bueno** del Ministerio de Obras Públicas, lo cual se hará a través de resolución fundada para la circulación por caminos públicos específicos o tramos de éstos, en los cuales no existan estructuras con limitación de carga y previo informe técnico favorable de la Subdirección respectiva. (Numeral 2.2.4.)

Asimismo, se encuentra la Resolución 60 que establece Tolerancias de Peso para Vehículos de Carga y Pasajeros,⁵⁴ lo que hace con base en las configuraciones de ejes, rodados y peso bruto total, tal como se indica:

TIPO DE EJE.	TIPO DE RODADO	TOLERANCIAS (Kgs.)
SIMPLE	SIMPLE	650
SIMPLE	DOBLE	800
DOBLE	SIMPLES	700
DOBLE	DOBLE Y SIMPLE	950
DOBLE	DOBLES	900
TRIPLE	SIMPLES	950
TRIPLE	DOBLES Y SIMPLE	1.100
TRIPLE	DOBLES	1.200

PESO BRUTO TOTAL (Kgs.)	TOLERANCIAS (Kgs.)
39.000	1.200
42.000	1.300
45.000	1.400

Además, se estipula que las tolerancias fijadas no eximen al conductor del vehículo, que se encuentra dentro de ellas, de la obligación de re estibar o trasladar la sobrecarga a otro vehículo, de manera que ajustarse a los límites de peso establecidos.

Por otro lado, es de destacar que en este país se cuenta con un Decreto Supremo⁵⁵ que **prohíbe la circulación a vehículos de carga en vías de la Región**

⁵⁴ Resolución 60 Establece Tolerancias de Peso para Vehículos de Carga y Pasajeros del 23 de febrero de 2018, Ministerio de Obras Públicas; Subsecretaría de Obras Públicas; Dirección de Vialidad. Disponible en: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1116308&idParte=0> [28 de noviembre de 2024].

Metropolitana, restringiendo la circulación a determinados horarios de acuerdo con el tipo de vehículo. En ese sentido, contempla la prohibición de circulación a los vehículos de más de dos ejes y/o peso bruto vehicular superior a las 18 toneladas en el siguiente horario:

Lunes a viernes: 07:30 – 10:00 hrs.
18:00 - 20:30 hrs.

Y los de peso bruto vehicular superior a 3.860 kilos, de una antigüedad superior a la indicada a continuación:

Años	Antigüedad máxima (años)
2001	25
2002	22
2003	19
2004	16
2005	14
2006 y posterior	12

No obstante, las prohibiciones, es importante señalar que el Decreto prevé algunas excepciones.

- **Colombia**

En este país el transporte de carga se regula a través de la Ley 769 de 2002 por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.⁵⁶ En dicho ordenamiento el artículo 29 dispone lo relativo a las dimensiones y pesos de los vehículos al señalar:

Artículo 29. Dimensiones y pesos. Los vehículos deberán someterse a las dimensiones y pesos, incluida carrocería y accesorios, que para tal efecto determine el Ministerio de Transporte, para lo cual debe tener en cuenta la normatividad técnica nacional e internacional.

Entre la normatividad a la que se refiere el artículo 29, se encuentra la Resolución No. 004100 del 28 de diciembre de 2004⁵⁷ expedida por el Ministerio de Transporte

⁵⁵ *Decreto Supremo No. 18/2001, Que Prohíbe Circulación de Vehículos de Carga en Vías que Indica*, publicado el 5 de marzo de 2001, Ley Chile, Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Disponible en: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=182542> [28 de noviembre de 2024].

⁵⁶ *Ley 769 de 2002 por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*. Disponible en: http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002.html [28 de noviembre de 2024].

⁵⁷ *Ministerio de Transporte, Resolución No. 004100 del 28 de diciembre de 2004, Por la cual se adoptan los límites de pesos y dimensiones en los vehículos de transporte terrestre automotor de carga por carretera, para su operación normal en la red vial a nivel nacional*. Disponible en: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=15600> [28 de noviembre de 2024].

Por la cual se adoptan los límites de pesos y dimensiones en los vehículos de transporte terrestre automotor de carga por carretera, para su operación normal en la red vial a nivel nacional, en la cual se señala que los camiones de doble remolque tienen como límite o como máximo de peso bruto vehicular **48 toneladas** de carga y 18.5 metros máximo de longitud.

- **Costa Rica**

El Reglamento de Circulación por Carretera con Base en el Peso y las Dimensiones de los Vehículos de Carga,⁵⁸ señala para Costa Rica que las dimensiones máximas de longitud permitidas para el tractocamión con doble semirremolque son de 21 metros y el peso máximo permisible en toneladas es de **55.5**.⁵⁹

- **El Salvador**

En este país, la Ley Especial de Transporte de Carga por Carretera,⁶⁰ es la que regula lo relativo a los pesos y dimensiones, entre otros, de los vehículos de transporte de carga con remolques o semirremolques doblemente articulados. El ordenamiento fue expedido bajo la argumentación de que urgía una regulación especial e independiente para el transporte de carga por carretera, que normará los controles y disposiciones específicas a dicho transporte para la debida conservación y mantenimiento del medio ambiente, seguridad nacional e infraestructura vial, a efecto de mantener esta última en condiciones que garanticen el tránsito.

Esta Ley señala en su artículo 21 con relación al tipo de vehículos mencionados en el párrafo anterior que, las dimensiones que deberán tener como máximo de longitud será de 18.3 metros y como peso total permitido el de **41 toneladas**.

Por otro lado, se encontró que el Reglamento de Transporte Terrestre de Carga⁶¹ contempla lo relativo a la circulación de vehículos especiales que transportan carga mayor a 90 toneladas, los cuales deberán cumplir con los requisitos establecidos para ello y obtener el permiso especial de operación (art. 21, 49).

⁵⁸ *Reglamento de Circulación por Carretera con Base en el Peso y las Dimensiones de los Vehículos de Carga*, Decreto Ejecutivo No. 31363-MOPT de 2 de junio de 2003, publicado en La Gaceta No. 182 de 23 de setiembre del 2003. Disponible en: http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=51549&nValor3=101802&strTipM=TC [28 de noviembre de 2024].

⁵⁹ Consejo Nacional de Vialidad, Diagramas, Disponible en: <https://conavi.go.cr/diagramas> [28 de noviembre de 2024].

⁶⁰ *Ley Especial de Transporte de Carga por Carretera*. Disponible en: <https://www.transparencia.gob.sv/search?utf8=%E2%9C%93&ft=Ley+Especial+de+Transporte+de+Carga+por+Carretera> [29 de noviembre de 2024].

⁶¹ *Reglamento de Transporte de Carga Terrestre*, Ministerio de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano. Disponible en: <https://www.transparencia.gob.sv/search?utf8=%E2%9C%93&ft=Reglamento+de+Transporte+de+Carga+Terrestre> [28 de noviembre de 2024].

- **Guatemala**

En Guatemala el ordenamiento en el que se regula lo relativo al transporte terrestre de carga y específicamente los pesos y dimensiones de los vehículos con remolque y semirremolque doblemente articulados es el Reglamento para el Control de Pesos y Dimensiones de Vehículos Automotores y sus Combinaciones (Acuerdo Gubernativo 1084-92).⁶²

En el artículo 5, inciso B) de este Reglamento se contempla que se permitirá que vehículos o combinaciones de vehículos circulen por carreteras con un peso bruto vehicular, siempre que no sean excedidos los límites establecidos y que la separación entre ejes más distantes no sea menor a las especificaciones establecidas en el mismo (16 metros), en ese sentido, sobre el peso bruto vehicular se establece un máximo de **57 toneladas**. Por su parte en el inciso E) del artículo referido, se establece como longitud máxima del vehículo la de 23 metros.

- **Panamá**

La Ley 51 que regula el transporte de carga por carretera⁶³ en Panamá tiene por objeto establecer el marco legal, organizacional y técnico en materia del transporte de carga que circula por las carreteras en este país. El transporte de carga terrestre se considera un servicio privado de interés público, por lo que se faculta al Estado para que establezca los lineamientos de la estrategia nacional logística que se encuentre en vigor en concordancia con los acuerdos y tratados internacionales suscritos por la República de Panamá.

Dicha Ley es aplicable –como se viene señalando– al transporte de carga, a los vehículos automotores o combinación de ellos que circulen por las carreteras de esta nación, tanto a lo referente a sus pesos y dimensiones como a los requerimientos a cumplir para el transporte de materiales muy específicos como los peligrosos, las mercancías perecederas y de temperatura controlada, productos agropecuarios y las restricciones en las operaciones de carga, descarga y traslado de los productos en la red vial, regulando entre otros:

- El peso y las dimensiones de la carga que transportan los vehículos que presten el servicio de transporte de carga por carretera.

⁶² Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, *Reglamento para el Control de Pesos y Dimensiones de Vehículos Automotores de Carga y sus Combinaciones Acuerdo Gubernativo 379-2010*, 23 de diciembre de 2010. Disponible en: <https://www.caminos.gob.gt/files/Desc-Reglamento-CtrlPesosyDim-AG3792010.pdf> [29 de noviembre de 2024].

⁶³ *Ley No. 51 (De miércoles 28 de junio de 2017) Que Regula el Transporte de Carga por Carretera*, en: Gaceta Oficial, Año CXVI, jueves 29 de junio de 2017, No. 28311-B. Disponible en: https://logistics.gatech.pa/wp-content/uploads/2023/04/decreto_229.pdf [29 de noviembre de 2024].

Sobre el peso y dimensiones de la carga no podrán exceder los establecidos en el reglamento. Se prevé que, en caso de sobrecarga, ésta deberá trasladarse a otro vehículo.

La Ley en comento remite a su vez a la Ley 10 de 1989 por la cual se adoptan medidas sobre pesos y dimensiones de los vehículos de carga que circulan por las vías públicas,⁶⁴ misma que establece en su artículo 11 la clasificación de pesos y dimensiones, señalando que la longitud máxima para vehículos articulados será de 16.70 metros y para combinación de vehículos, de 20.00 metros. En cuanto al peso máximo para camiones y vehículos articulados establece en eje triple el de 22 toneladas.

- **Paraguay**

En Paraguay, de acuerdo a la Resolución No. 1762, por la cual se unifica en un solo instrumento, las disposiciones relativas a peso y dimensiones de los camiones y ómnibus, que transitan por las rutas nacionales,⁶⁵ en cuanto a las dimensiones autorizadas para que circulen los camiones con semirremolque y acoplados son de 20.50 metros de largo, sin embargo, también establece que los **vehículos especiales de circulación restringida con una articulación por lo menos podrá tener como dimensión máxima de longitud de 22.40 metros de largo.**

En cuanto al peso máximo bruto será para una combinación de unidad tractora de un conjunto de ejes dobles con ruedas simples y otro conjunto de ejes dobles con ruedas duales, con un remolque de un eje simple y con ruedas duales y un conjunto de ejes dobles con ruedas duales de **56.5 toneladas.**

Cabe señalar, que en Paraguay se establecen algunas restricciones de circulación para los camiones con los pesos más altos tales como que no podrán:

- Circular de noche ni con tormenta o niebla.
- Ingresar en ciudades, salvo que utilice autopistas o autorización de la autoridad local.

⁶⁴ Ley No. 10 de 24 de enero de 1989, por la cual se subroga la Ley 11 del 13 de septiembre de 1985 y se adoptan nuevas medidas sobre Pesos y Dimensiones de los Vehículos de Carga que circulan por las Vías Públicas, en: Gaceta Oficial, Año LXXXIV, viernes 27 de enero de 1989, No. 21, 222. Disponible en: <https://logistics.gatech.pa/wp-content/uploads/2023/04/Ley-10-del-24-enero-1989-Weight-Dimensions.pdf> [29 de noviembre de 2024].

⁶⁵ Resolución No. 1762 Por la cual se Unifica en un Solo Instrumento, las Disposiciones Relativas a Peso y Dimensiones de los Camiones y Omnibus, que transitan por las Rutas Nacionales. Disponible en: <http://www.dinatran.gov.py/> [2 de diciembre de 2024].

- Utilizar los tramos de caminos que la autoridad vial lo indique, en función de las características de la infraestructura (curvas o puentes), también podrán imponerle otras restricciones puntuales.

- **Perú**

En Perú, el Decreto Supremo *No. 058-2003-MTC* del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, hace referencia a la clasificación del parque automotor que circula en este país suramericano y los pesos y dimensiones permitidas para dichos vehículos.⁶⁶ En cuanto a las dimensiones autorizadas, la longitud máxima es de **23.0 metros** de largo, en su configuración vehicular entrarían los dobles remolques. En cuanto al peso máximo bruto será **48 toneladas**. Sin embargo, se contempla la **excepción** para el caso de la Circulación de Vehículos Especiales y/o Transporte de Mercancías Especiales, en donde se puede llegar al máximo de 60 toneladas y para ello se requerirá previamente la aprobación del Estudio de Verificación de Puentes y Obras de Arte de la ruta solicitada.

- **Uruguay**

El *Digesto Departamental, Volumen V Tránsito y Transporte*, regula el transporte de carga, y en su *artículo R.424.86.2*, señala: El presente Capítulo regirá exclusivamente para la circulación de vehículos de carga con un PBMA [Peso Bruto Máximo Autorizado] de hasta **45 (cuarenta y cinco) toneladas**. Los vehículos de carga con un PBMA mayor a 45 (cuarenta y cinco) toneladas deberán solicitar autorización para circular, a la División Tránsito y Transporte de la I.M.⁶⁷

Conforme a las *Dimensiones Máximas de Vehículos de Transporte de Cargas y Pasajeros*, la máxima longitud será para camión con remolque, con **20.0 metros** de largo, con un peso bruto de **57 toneladas**.⁶⁸

⁶⁶ Dimensiones y pesos de los vehículos de carga en Perú, *Decreto Supremo No. 058-2003-MTC*, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en: Compendio Normativo Pesos y Medidas, Actualizado al mes de octubre de 2021, Elaborado por Gerencia de Estudios y Normas. Disponible en: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1780996/Compendio%20Normativo%20de%20Pesos%20y%20Medidas.pdf.pdf> [2 de diciembre de 2024].

⁶⁷ *Digesto Departamental, Volumen V Tránsito y Transporte, artículo R.424.86.2*. Disponible en: https://montevideo.gub.uy/sites/default/files/concurso/materiales/799_-_libro_iv_-_volumen_v_-_transito_y_transporte.pdf [2 de diciembre de 2024].

⁶⁸ *Dimensiones Máximas de Vehículos de Transporte de Cargas y Pasajeros*. Disponible en: <https://www.gub.uy/ministerio-transporte-obras-publicas/sites/ministerio-transporte-obras-publicas/files/documentos/publicaciones/Dimensiones%20y%20Pesos%20M%C3%A1ximos%20de%20Veh%C3%ADculos%20de%20Transporte.pdf> [2 de diciembre de 2024].

5.2. EUROPA:

- **Unión Europea**

En la Unión Europea existe para la regulación de pesos y dimensiones de los vehículos de transporte de carga la Directiva 96/53/CE del Consejo de 25 de julio de 1996 por la que se establecen para determinados vehículos de carretera que circulan en la comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional.⁶⁹

En esta Directiva se contemplan como **pesos máximos** de los vehículos de carga el de **40 toneladas para trenes de carretera de 5 o 6 ejes**; para vehículos articulados de 5 o 6 ejes, dentro de este último el vehículo de motor con 3 ejes con semirremolque de 2 o 3 ejes que lleva, en transporte combinado, un contenedor ISO de 40 pies, tiene como **peso máximo 44 toneladas**. En cuanto a la longitud la máxima que se otorga es al tren de carretera con 18.75 metros.

Cabe señalar, que, en el 2015 esta Directiva fue modificada por la Directiva (UE) 2015/719 del Parlamento Europeo y del Consejo de 29 de Abril de 2015,⁷⁰ para adicionar a los vehículos que utilizan energías alternativas, considerando entre otros argumentos la necesidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y, en particular, las de dióxido de carbono (CO₂), para mejorar la seguridad vial, adaptar la legislación en esta materia a los avances tecnológicos y a las necesidades cambiantes del mercado y facilitar las operaciones del transporte intermodal, al tiempo que se garantiza una competencia no distorsionada y la protección de la infraestructura de carreteras.⁷¹

⁶⁹ Directiva 96/53/CE del Consejo de 25 de julio de 1996 por la que se establecen para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional, Diario Oficial de las Comunidades Europeas, No. L235/65, de fecha 17 de septiembre de 1996. Disponible en: <https://www.boe.es/doue/1996/235/L00059-00075.pdf> [22 de marzo de 2024].

⁷⁰ DIRECTIVA (UE) 2015/719 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 29 de abril de 2015 que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional. Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015L0719&from=RO> [22 de marzo de 2024].

⁷¹ En este sentido, cabe señalar que en el documento denominado *Lineamientos para el Mapa de Ruta Tecnológica del Transporte Terrestre en México, Visión 2021-2050*, emitido por el Gobierno de México y la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, contempla una estrategia en materia de transporte terrestre de carga, la estrategia consiste en identificar y reconocer que el transporte ferroviario tiene mayores ventajas en eficiencia, capacidad y menor huella de carbono. En este sentido, se estima que un incremento de 5% en la participación modal del transporte ferroviario de carga retiraría de las carreteras a cerca de 41,000 unidades de carga y evitaría la emisión de casi 90 millones de toneladas de CO₂ anuales reduciendo además al menos 400 accidentes vehiculares. Disponible en: https://drive.google.com/file/d/1_59a_hFEqw2zoe6oHJTJ4QXdxg7uN6Uz/view [3 de diciembre de 2024].

Asimismo, se señala que los cambios tecnológicos permiten incorporar dispositivos aerodinámicos retractables o plegables en la parte trasera de los vehículos y mejorar la aerodinámica de la cabina de los vehículos de motor. El nuevo perfilado contribuiría a mejorar la seguridad vial al reducir ángulos muertos de visión de los conductores, en particular bajo el parabrisas, y debería contribuir a salvar la vida de numerosos usuarios de la carretera vulnerables, como los peatones o los ciclistas. Asimismo, el nuevo perfilado de las cabinas permitiría incorporar estructuras de absorción de energía en caso de colisión. Por otra parte, el aumento potencial del volumen de la cabina debe mejorar la seguridad y el confort del conductor.

Como puede observarse la modificación de las normas en la Unión Europea tiene un enfoque integral, toda vez que se realiza en aras de mostrar beneficios en diversos sectores, tanto a los usuarios del transporte –pensando en los conductores–, así como lo que respecta a que la carga llegue en mejores condiciones, a la protección del medio ambiente, a la protección de la infraestructura carretera y a evitar accidentes viales.

En ese sentido, se otorgan facultades a los Estados miembros para poder restringir, por razones vinculadas a la seguridad vial o a las características de la infraestructura, la circulación de determinados vehículos en partes específicas de su red de carreteras.

Con objeto de seguir promoviendo las operaciones de transporte intermodal y de tener en cuenta el peso en vacío de contenedores o cajas móviles de hasta 45 pies de longitud, la circulación de vehículos de motor con tres ejes con semirremolque de dos o tres ejes, de acuerdo con esta Directiva, debe permitirse por un peso total autorizado hasta de **44 toneladas**. Los vehículos de motor con dos ejes con semirremolque de tres ejes que transporten contenedores o cajas móviles de hasta 45 pies de longitud deben permitirse en **operaciones de transporte intermodal** hasta un peso **total autorizado de 42 toneladas**.

Por otro lado, se contempla que, con el fin de garantizar el cumplimiento de la Directiva en comento, se señala que los Estados miembros deben fijar normas sobre las sanciones aplicables a las infracciones de dicha Directiva y garantizar la aplicación de las mismas. Además, se les indica que esas sanciones deben ser efectivas, no discriminatorias, proporcionadas y disuasorias.

Cabe señalar que, en el Parlamento Europeo se tiene la intención de incentivar el uso de camiones sin emisiones con el aumento de hasta cuatro toneladas de su peso máximo para compensar el espacio para colocar baterías o celdas de hidrógeno y proporcionar así capacidad de carga adicional, y con la autorización solo

en ciertas rutas de megacamiones.⁷² Esto con el fin de reducir el número de viajes que realizan y ayudar a la transición climática, pretendiendo hacer más ecológico al sector.⁷³

El informe (dictamen) de ésta propuesta por la cual se modifica la Directiva que se comenta fue aprobada por el Parlamento Europeo, el 12 de marzo de 2024, y se encuentra en espera de la aprobación del Consejo Europeo, para lo cual fue publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea el Informe de la Secretaría General del Consejo, denominado: *Preparación de la sesión del Consejo (Transporte, Telecomunicaciones y Energía) del 18 de junio de 2024 Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional.*⁷⁴ En dicho Informe entre otras se señala que, la propuesta de modificación a la Directiva es parte del paquete de medidas de ecologización del transporte de mercancías y tiene tres objetivos:

- a) Garantizar una circulación de mercancías libre y eficiente y una competencia leal;
- b) Ofrecer incentivos suficientes al sector para que este fomente la inversión en tecnologías de emisión cero; y
- c) Asegurar un control del cumplimiento de la normativa —tanto nueva como existente— más eficaz y coherente.

A través de los trabajos de análisis para la aprobación de la modificación de la Directiva, se pretende encontrar una solución que permita la circulación de vehículos más pesados en las carreteras europeas, dado que a varios Estados miembros les

⁷² Esta propuesta fue aprobada en primera lectura y el Parlamento que surja de las elecciones europeas del 6 al 9 de junio retomará el proyecto, el cual consideran podría actuar como incentivo para que la industria del transporte cambie a vehículos más limpios. *La Eurocámara defiende autorizar más carga en camiones eléctricos para reducir emisiones*, en: swissinfo.ch, Estrasburgo (Francia), 12 mar (EFE), 2024. Disponible en: <https://www.swissinfo.ch/spa/la-euroc% C3% A1mara-defiende-autorizar-m% C3% A1s-carga-en-camiones-el% C3% A9ctricos-para-reducir-emisiones/73652217> [13 de abril de 2024].

⁷³ *La Eurocámara aboga por alargar camiones y autobuses para que sean más ecológicos*, en: La Vanguardia, Servimedia, Madrid, 14/02/2024. Disponible en: <https://www.lavanguardia.com/economia/20240214/9520088/eurocamara-aboga-alargar-camiones-autobuses-sean-mas-ecologicos-agenciaslv20240214.html> [13 de abril de 2024].

⁷⁴ Unión Europea, EUR-Lex, *Informe, Preparación de la sesión del Consejo (Transporte, Telecomunicaciones y Energía) del 18 de junio de 2024 Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional*, Expediente interinstitucional 2023/0265 (COD), Bruselas, 7 de junio de 2024. Disponible en: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CONSIL:ST_10214_2024_INIT&qid=1733338755189 [4 de diciembre de 2024].

preocupa que esto pueda afectar de manera negativa a su infraestructura viaria y comprometer la seguridad.⁷⁵

Esto, por la variedad de normas relativas a las infraestructuras y las condiciones operativas que varían de un Estado miembro a otro. En ese sentido, la revisión de la Directiva mantiene la flexibilidad para permitirles unos límites de peso y dimensiones más elevados para los vehículos pesados en el tráfico nacional, debiendo ser compatibles con el tipo de vehículos que se sugiere. Por ejemplo, si un Estado miembro permite conjuntos de vehículos de 25,25 m de longitud y 46 toneladas de peso, y un Estado miembro vecino permite conjuntos de vehículos de 25,25 m de longitud y 50 toneladas de peso, los vehículos utilizados en el tráfico transfronterizo entre esos Estados miembros no deben superar el límite de peso común de 46 toneladas.⁷⁶

- **España**

Para efectos de ejemplificar las facultades otorgadas a los Estados miembros de la Unión Europea, se muestra lo relativo a España quien establece una excepción en las medidas de longitud, pero que en general se encuentra dentro de los parámetros establecidos en la Directiva 2015/719:

En este país, el Ministerio de Fomento en su sitio oficial Web publica los pesos y dimensiones longitudinales máximas de los trenes de carretera señalando que, la longitud máxima del tren de carreteras será de 18.75 metros y de los trenes de carretera de transporte de vehículos será de **20.55 metros**. En cuanto a los pesos de carga contempla para los trenes de carretera de cinco o más ejes una masa máxima permitida de **40 toneladas**.⁷⁷ En el caso de los vehículos de motor con 3 ejes y con semirremolque de 2 o 3 ejes llevando, en transporte combinado un contenedor o caja móvil cerrados, igual o superior a 20 pies tiene una masa máxima permitida de **44 toneladas** y el Vehículo de motor con 2 ejes y con semirremolque de 3 ejes llevando, en transporte combinado, un contenedor o caja móvil cerrados, igual o superior a 20 pies, la masa máxima permitida es de **40 toneladas**.⁷⁸

⁷⁵ Ídem.

⁷⁶ Comisión Europea, *Preguntas y respuestas sobre pesos y dimensiones: nueva propuesta para acelerar la adopción de vehículos pesados de emisión cero y promover el transporte intermodal*, Estrasburgo, 10 de julio 2023. Disponible en: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/qanda_23_3770 [4 de diciembre de 2024].

⁷⁷ Gobierno de España, Ministerio de Fomento, *Transporte Terrestre, Pesos y Dimensiones*. Disponible en: <https://www.fomento.gob.es/transporte-terrestre/inspeccion-y-seguridad-en-el-transporte/pesos-y-dimensiones/inspeccion-de-los-transportes-por-carretera-pesos-maximos-y-requisitos-de-utilizacion>. [4 de diciembre de 2024].

⁷⁸ Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Transporte Terrestre, Marco de referencia del Sector, Inspección y Seguridad en el Transporte, *Pesos y dimensiones*. Disponible en: <https://www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/inspeccion-y-seguridad-en-el-transporte/pesos-y->

A manera de resumen, se presenta en la siguiente tabla los pesos brutos y longitudes máximas autorizadas en diversos países de América y para Europa, los señalados por la Unión Europea, tomando como ejemplo por los estándares dados por la primera a España, quien se ubica incluso por debajo de los parámetros permitidos, encontrando que México es quien autoriza los mayores pesos y dimensiones seguido por Canadá y Paraguay, quienes aún se encuentran muy por debajo de los establecidos en México:

País	Peso máximo (toneladas)	Longitud máxima (metros)
América		
Argentina	45	20.5
Brasil	53	18.60
Alberta (Canadá)	63.5	26
Quebec (Canadá)	62.5	27.5
Chile	45	---
Colombia	48	18.5
Costa Rica	55.5	21
El Salvador	41	18.3
Guatemala	57	23
México	75.5	31
Panamá	22	20
Paraguay	56.5	22.40
Perú	48	23
Uruguay	57	20
Europa		
Unión Europea	44	18.75
España	44	20.55

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

De la revisión a la legislación de los diferentes países de América Latina y Europa - a través de legislación emitida para la Unión Europea-, se encuentra que algunos de ellos cuentan con **nuevas modalidades** de pesos y dimensiones, los cuales se han incrementado bajo argumentos de carácter económico al considerar que, aumentando la capacidad de los camiones de carga se reducen los costos de traslado, lo que trae aparejado otro argumento o motivo para incrementar dichas medidas que es: al aumentar la capacidad de los vehículos se transporta más mercancía, se reduce el número de viajes y se contribuye a reducir las emisiones de CO₂.

País	Nueva Modalidad	Peso máximo (toneladas)	Longitud máxima (metros)
América			
Argentina	Bitrenes	75	25,50
Brasil	Super camiones	74 mínimo, 91 máximo	28 mínimo, 30 máximo
Unión Europea			
UE	Megacamiones	48 ⁷⁹	---

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

Bajo estas nuevas modalidades sólo **Brasil** supera las dimensiones y pesos de México, sin embargo, se especifica que los **super camiones serán utilizados para transportar azúcar**. Con relación a los otros, Argentina iguala a México y, la Unión Europea aún y cuando aumenta sus dimensiones queda muy por debajo de éste.

⁷⁹ De acuerdo con la propuesta de aumentar 4 toneladas de acuerdo con la propuesta a los pesos máximos actuales.

6.- DATOS ESTADÍSTICOS EN MATERIA DE COLISIONES EN LOS QUE SE ENCUENTRAN INVOLUCRADOS VEHÍCULOS DOBLES ARTICULADOS.

Existen diversos índices y datos estadísticos que registran los numerosos accidentes viales que año con año ocurren en el territorio nacional, en los que, entre otros vehículos, se han visto involucrados los camiones pesados de doble remolque, especificando que cada institución que ha elaborado estas estadísticas determina las variables o categorías utilizadas para ello. A continuación, se muestran las últimas estadísticas al respecto:

El *Anuario Estadístico de Colisiones en Carreteras Federales 2021* del Instituto Mexicano del Transporte,⁸⁰ señala que en los **incidentes viales ocurridos en 2021 participaron 23,986 unidades vehiculares, entre los que se cuentan:** 13,959 vehículos ligeros, 3,185 articulados, 2,089 camiones unitarios, 1,468 motocicletas, **1,213 doble articulados**, 508 autobuses de pasajeros, 76 midibuses y 288 vagonetas, 96 bicicletas y 1,104 “otros”.

En cuanto a la **distribución de la flota vehicular siniestrada por tipo de participación y antigüedad**, este mismo estudio contempla que: 4.3% (981) de los vehículos tenía una antigüedad inferior a un año, en el 31.7% (7,223) el año del modelo oscilaba entre 2020 y 2016 –de 1 a 5 años de antigüedad–, el 18% (4,099) eran de modelo 2015 a 2011 –de 6 a 10 años de antigüedad–, el 44.7% (10,181) tenía una antigüedad superior a 10 años, y para el 1.3% restante no se disponía de información sobre esta variable.

La variable relacionada con el tipo de vehículo muestra que en el caso de los vehículos doble articulados los que cuentan con 1 a 5 años de antigüedad son los que tienen una participación mayor en los siniestros, tal y como se muestra en la siguiente gráfica:

⁸⁰ Instituto Mexicano del Transporte, *Anuario Estadístico de Colisiones en Carreteras Federales 2021*, Disponible en: <https://imt.mx/archivos/Publicaciones/DocumentoTecnico/dt85.pdf> [15 de noviembre de 2024]. Cabe señalar que ya está publicado el Anuario correspondiente al año 2022, no obstante, al establecer las estadísticas por tipo de vehículo y participación en colisiones, se contempla que de los 14,067 siniestros analizados, participaron 5,875 vehículos de carga, categoría en la que se incluyen el camión unitario, así como la configuración de articulado sencillo y doble, sin embargo, a pesar de hacer este señalamiento, este dato no se desagrega en cada uno de los vehículos que incluye la categoría, por lo que para efectos de este trabajo se presentan los datos del Anuario 2021. Consulta del *Anuario Estadístico de Colisiones en Carreteras Federales 2022*. Disponible en: https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/EST_Accidentes_CF/Anuario_Estadistico_de_Accidentes_en_Carreteras_Federales_2022.pdf [15 de noviembre de 2024].

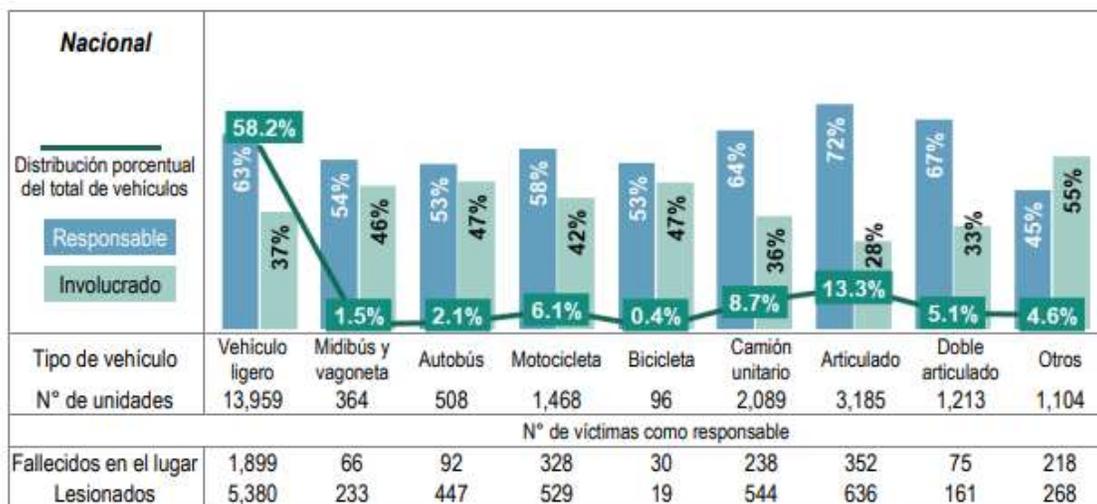
Distribución por antigüedad del vehículo y tipo de participación:

Antigüedad	Tipo de participación	Tipo de vehículo							Total
		Vehículo ligero	Midibus y vagoneta	Autobús	Motocicleta	Camión unitario	Articulado	Doble articulado	
Menos de 1 año	Responsable	219	9	2	151	34	65	37	517
	Involucrado	252	6	10	98	28	36	34	464
	Total	471	15	12	249	62	101	71	981
De 1 a 5 años	Responsable	2,297	81	80	460	277	498	402	4,095
	Involucrado	1,974	84	90	307	194	272	207	3,128
	Total	4,271	165	170	767	471	770	609	7,223
De 6 a 10 años	Responsable	1,465	40	55	121	201	492	209	2,583
	Involucrado	918	38	60	109	127	180	84	1,516
	Total	2,383	78	115	230	328	672	293	4,099
Mayor de 10 años	Responsable	4,640	67	128	98	798	1,194	154	7,079
	Involucrado	2,043	38	77	86	395	393	70	3,102
	Total	6,683	105	205	184	1,193	1,587	224	10,181
Sin datos	Responsable	106	0	3	19	22	41	12	203
	Involucrado	45	1	3	19	13	14	4	99
	Total	151	1	6	38	35	55	16	302
Responsable	N°	8,727	197	268	849	1,332	2,290	814	14,477
	%	38.3	0.9	1.2	3.7	5.8	10.0	3.6	63.5
Involucrado	N°	5,232	167	240	619	757	895	399	8,309
	%	23.0	0.7	1.1	2.7	3.3	3.9	1.8	36.5
Total	N°	13,959	364	508	1,468	2,089	3,185	1,213	22,786
	%	61.3	1.6	2.2	6.4	9.2	13.9	5.4	100.0

Fuente: Anuario Estadístico de Colisiones en Carreteras Federales 2021.

En cuanto al tipo de vehículo y su participación en colisiones en los 15,020 siniestros registrados en 2021 participaron 23,986 vehículos, entre los que se incluyen: 3,185 articulados, y **1,213 doble articulados**, de éstos últimos el 67% fueron responsables y el 33% participaron en calidad de involucrados; el total de víctimas en las colisiones provocadas por los vehículos **doble articulados fue de 75 personas fallecidas en el lugar y 161 resultaron lesionadas**, lo cual se muestra en la siguiente gráfica:

Distribución por tipo de participación, vehículo y víctimas del siniestro



Fuente: *Anuario Estadístico de Colisiones en Carreteras Federales 2021*.

Ahora bien, de acuerdo con este documento, la media nacional de la intervención de los vehículos de carga en colisiones es de 27%. Sin embargo, para algunas entidades esta participación es mayor; por ejemplo, Coahuila con 40.6% (22.8 articulado, 9.5 doble articulado y 8.3% camión unitario) y Sonora con 51.9% (34.9 articulado, 8.7 doble articulado y 8.3% camión unitario). La media nacional de la participación de la motocicleta en los siniestros -ya sea como responsable o involucrado- es de 6.1%, con porcentajes superiores a 10% en Campeche, Colima, Morelos, Quintana Roo y Yucatán. En el caso de la bicicleta, ésta tiene una contribución baja (0.4%), aunque en Aguascalientes y Yucatán rebasa el 2%.⁸¹

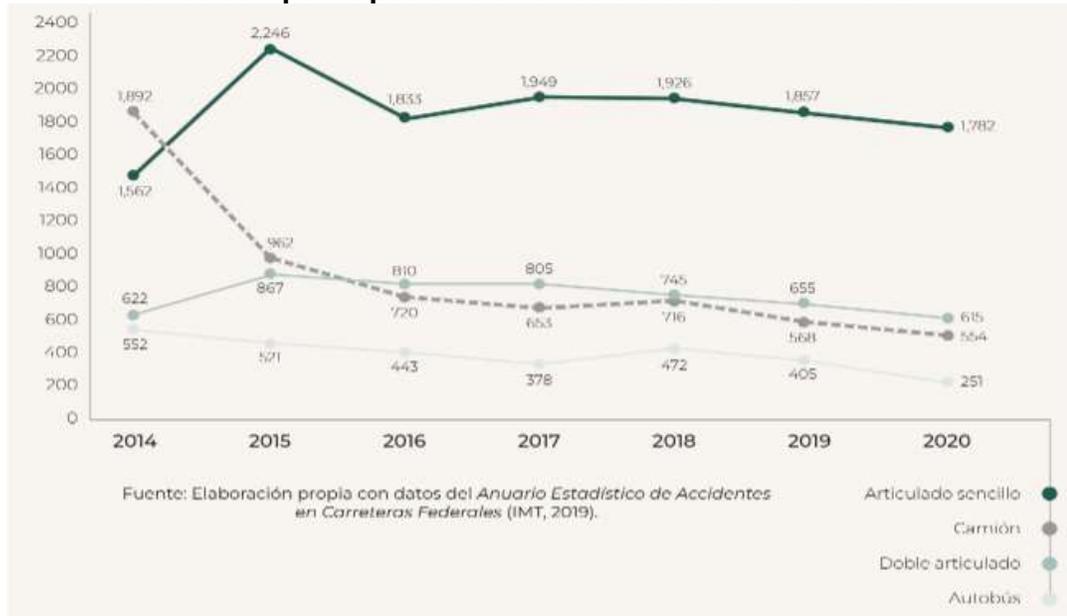
Por su parte, en el documento denominado *Lineamientos para el Mapa de Ruta Tecnológica del Transporte Terrestre en México Visión 2021-2050*,⁸² se establece que, en materia de accidentalidad en carreteras federales lo siguiente:

Del año 2014 al 2020, los accidentes con participación de un vehículo del servicio público federal o autotransporte federal sumaron un total de 27,361, siendo el articulado sencillo el de mayor participación (48%), le sigue el camión (22%), el doble articulado (19%) y el autobús con el 11%.

⁸¹ Ver: *Anuario Estadístico de Colisiones en Carreteras Federales 2021, Ob. Cit.*

⁸² Gobierno de México, Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, *Lineamientos para el Mapa de Ruta Tecnológica del Transporte Terrestre en México Visión 2021-2050*. Disponible en: https://drive.google.com/file/d/1_59a_hFEqw2zoe6oHJTJ4QXdxg7uN6Uz/view [15 de noviembre de 2024].

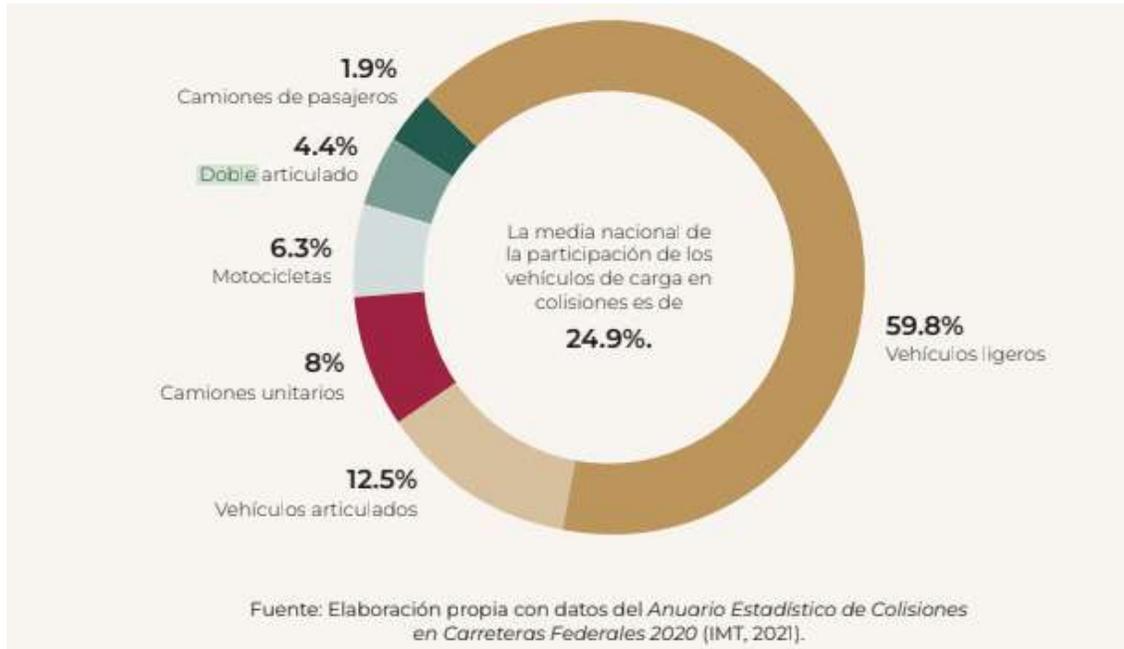
Accidentes con participación de vehículos del SPF 2014-2020



Fuente: *Lineamientos para el Mapa de Ruta Tecnológica del Transporte Terrestre en México Visión 2021-2050*.

En cuanto a siniestros reportados en 2020, la media nacional de la participación de los vehículos de carga en colisiones es de 24.9%. Además, los vehículos articulados arrojan un porcentaje del 12.5% y el doble articulado el 4.4%.

Siniestros reportados en el año 2020



Fuente: *Lineamientos para el Mapa de Ruta Tecnológica del Transporte Terrestre en México Visión 2021-2050.*

7. ARGUMENTOS A FAVOR Y EN CONTRA DE LA PROHIBICIÓN DE LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE CARGA DE DOBLE REMOLQUE.

Entre las diversas visiones que existen frente a la prohibición de la circulación de vehículos de carga de doble remolque, esencialmente se pueden catalogar en dos grandes posturas, una a favor y otra en contra, mostrándose a continuación elementos argumentativos en cada una de éstas:

7.1. Argumentos a favor de prohibir la circulación de los dobles remolques.

- El **tonelaje** que pueden transportar es **mayor al permitido** a nivel internacional: toda vez que en México existe normatividad que lo permite.
- Esta condición permitida por la ley **pone en riesgo la seguridad vial** en carreteras federales y en ciudades, y afecta la pavimentación de calles y avenidas, lo que tiene como consecuencia que parte de los presupuestos locales se destinen para la construcción o remodelación de carreteras y vialidades por donde transitan estos vehículos.
- **Número de accidentes** donde este tipo de vehículos **ha cobrado la vida de cientos de ciudadanos**, por lo que se requiere evitar estos hechos.

Sobre este último punto los entonces Diputados Federales Jorge López Martín y Francisco José Gutiérrez de Velasco Urtaza argumentaron:

“El ataque contra el derecho fundamental del ser humano, como es la vida, se deriva de una omisión gubernamental y de una falta de interés por legislar sobre la materia; mientras los doble remolques, el autotransporte doblemente articulado, o como también se conoce, los fulles, sigan circulando, **miles de vidas** de nuestros habitantes **están en riesgo por la vulnerabilidad que provocan este tipo de vehículos**.”⁸³

Tan sólo de acuerdo con estadísticas de *North American Transportation Statistics* ⁸⁴, 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 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, así se tiene que el número de muertes más alto se registró en 2010 con 986 muertes, seguido de 2011 con 958 y 905 en 2012, datos que a continuación se muestran en el siguiente cuadro:

⁸³ *Iniciativa que reforma el último párrafo del artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal*, suscrita por los diputados Jorge López Martín y Francisco José Gutiérrez de Velasco Urtaza, del Grupo Parlamentario del PAN, y recibida en la sesión de la Comisión Permanente del miércoles 20 de julio de 2016, Gaceta Parlamentaria, año XIX, número 4582-I, martes 26 de julio de 2016. Disponible en: <http://gaceta.diputados.gob.mx/> [15 de noviembre de 2024].

⁸⁴ North American Transportation Statistics, *Muertes en accidentes según modo de transporte (Número de personas)*. Disponible en: <https://www144.statcan.gc.ca/nats-stna/tables-tableaux/dt-dd-3-1-esp.htm> [15 de noviembre de 2024].

Asimismo, se observa que en México hubo una disminución de un 50% de muertes aproximadamente con respecto al número más alto que se señala, pues para el año 2015 se registran sólo 436 muertes.

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*.

Por otro lado, Moreno Quintero señala que, de los efectos negativos, comúnmente generados por el tránsito vehicular se encuentran: la **congestión; las emisiones contaminantes; los accidentes; el ruido y el daño a la infraestructura**, todos excepto el último son comunes tanto a camiones de carga como a automóviles y autobuses. Sin embargo, el daño al pavimento tiene tres peculiaridades:

- Es atribuible exclusivamente a los vehículos de carga;
- Crece muy bruscamente al aumentar los pesos que llevan, y

- No se percibe de inmediato, como los otros impactos, lo que dificulta tanto su control como la concientización de los transportistas acerca de la magnitud del impacto.⁸⁵

La Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos A.C. (CONATRAM) se pronunció enérgicamente porque **se prohíba la circulación de fulles por la seguridad vial y la preservación de la vida** de las familias. Señalando categóricamente el **exceso en las dimensiones establecidas por la norma vigente** en México, así como la conveniente **pasividad de las autoridades quienes establecen una simulación sistemática al respecto**.⁸⁶

En ese sentido, con relación a los argumentos o causas que pretenden sustentar la prohibición de circulación de los dobles remolques se observa que se toma en cuenta, como atribuibles directos a este tipo de vehículos:

- El incumplimiento en los máximos autorizados para dimensiones y pesos;
- Aunado a los daños a la infraestructura carretera, que se refleja en el pavimento de dichas vías, advirtiendo que, a diferencia de los otros impactos, éste no se percibe de inmediato.
- El número de víctimas resultado de los accidentes en los que están involucrados directamente los dobles remolques en donde se han cobrado miles de vidas.

De igual manera se les atribuye, aunque no de manera exclusiva a los vehículos de carga, sino que también involucra a los demás como autobuses y automóviles: la congestión, las emisiones contaminantes y el ruido.

7.2. Argumentos en contra de la prohibición de la circulación de vehículos de carga de doble remolque.

Sobre los argumentos a favor de la circulación de los dobles remolques la Concamin expone que **“sacar de circulación a los camiones de carga con doble remolque traería varios efectos adversos, entre ellos el incremento en los costos de operación en 26 por ciento para los transportistas lo que redundaría en el alza de precios de los productos movilizados**, por lo que los industriales la consideran una medida en

⁸⁵ Moreno Quintero, Eric, *El Sobre peso en el Autotransporte de Carga: Elementos para su Estudio y Control*, SCT, Instituto Mexicano del Transporte, Publicación Técnica No. 250, Sanfandila, Qro., 2004. Disponible en: <https://www.imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt250.pdf> [15 de noviembre de 2024].

⁸⁶ *Expondrán en el Senado argumentos contra doble remolque*, por Redacción SDPnoticias.com, 25 de octubre de 2016. Disponible en: <https://www.sdpnoticias.com/nacional/2016/10/25/expondran-en-el-senado-argumentos-contradoble-remolque> [15 de noviembre de 2024].

contra de la competitividad y productividad del país, según la Confederación de Cámaras Industriales de los Estados Unidos Mexicanos.”⁸⁷

Asimismo, José Luis Fuente Pochar, Presidente de la Comisión de Transportes de la Concamin, al destacar que “el 85 por ciento de la carga en el país se transporta vía terrestre” advirtió que “**la desaparición del camión conocido como tipo full impactará los costos logísticos de una gran cantidad de mercancías e insumos en muy diversas ramas.**”⁸⁸

Y añade que, “De entrada obligaría a que se incrementaran el número de vehículos de carga en circulación, por cada full, tendrían que ingresar 1.73 camiones simples, esto representa un aumento de la flota de 43 mil a más de 83 mil unidades. “**Los camiones de carga simple generarán más tráfico, tienen mayor daño al pavimento y emisiones de CO2 más altas, además de mayor riesgo de accidentes** al acrecentarse las posibilidades con más unidades en circulación”.

El Presidente de la Asociación de Transporte Privado (ANTP) Alex Theissen, explica que la clave para contar con carreteras seguras en el país, depende del uso responsable de los fulles, es decir, que verdaderamente se trate de **vehículos diferenciados**: equipados con motor electrónico para limitar la velocidad máxima a 80km por hora, frenos ABS de última generación, cadenas de seguridad para evitar que el segundo remolque se desprenda y, que dicha unidad sea conducida por un operador debidamente capacitado y con la licencia que avale su experiencia. Asimismo, preciso que no es un tipo de equipo para todos los caminos, pues **su circulación debe acotarse a las autopistas autorizadas y sin rebasar el peso máximo permitido de 75.5 toneladas.**⁸⁹

Leonardo Gómez, director de la ANTP también expresa su apoyo a la permanencia de los dobles semirremolques en México, los cuales operan de forma exitosa en Estados Unidos, Canadá, Sudáfrica, Brasil, Australia y varios países europeos y precisó que la prohibición de los fulles no resolvería la seguridad en las carreteras, pues su extinción traería consigo la necesidad de un mayor número de camiones con remolque sencillo, así como incremento en la demanda de operadores, por ello, conminó a los tomadores de decisión a considerar bien todas las implicaciones que esto pudiera tener.⁹⁰

⁸⁷ *Esto propone la Concamin para evitar sacar de circulación al doble remolque*, por Leticia Hernández, en: El Financiero, 13 de octubre de 2016. Disponible en: <http://www.elfinanciero.com.mx/economia/estas-son-las-propuestas-de-los-transportistas-para-evitar-sacar-de-circulacion-al-doble-remolque> [15 de noviembre de 2024].

⁸⁸ *Ídem.*

⁸⁹ *¿Por qué debe permanecer el doble semirremolque?* Por Daniela Rodríguez, en: Revista Transportes y Turismo, 13 de octubre de 2016. Disponible en: <https://tyt.com.mx/noticias/por-que-debe-permanecer-el-doble-semirremolque/> [15 de noviembre de 2024].

⁹⁰ *Ídem.*

Por su parte, la postura de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) sobre el transporte de doble remolque es la de **encontrar mecanismos que abonen a tener mayor seguridad, menos accidentes y mayor respeto a la vida**. En su momento, el titular de esta Secretaría, Gerardo Ruiz Esparza argumentó que “de prohibirse un tipo de transporte en las carreteras del país, como los de doble remolque, se provocaría un mayor número de vehículos y se elevaría el índice de accidentes, aunque la dependencia acataría cualquier disposición legal en la materia: “Si prohibimos un tipo de transporte, automáticamente otro lo va a cubrir y ese, quizás sea igual o peor, con choferes mejor o no tan capacitados, más camiones, más contaminación y accidentes”.⁹¹

Foros, mesas de diálogo y distintas exposiciones entre quienes promueven nuevas regulaciones al doble remolque y los que llevan años generando datos e información precisa sobre esta configuración han coincidido en que **no hacen falta más leyes o normas, sino que debiera promoverse el cumplimiento cabal del marco jurídico, además de su vigilancia**.⁹²

Como se observa, los argumentos que se vierten en favor de que continúe la circulación de los dobles remolques van desde que su prohibición causaría un alza de precios, pasando por un aumento de flota de autotransportes que deben sustituir a éstos, hasta encontrar o establecer y aplicar mecanismos que abonen a tener mayor seguridad, menos accidentes y mayor respeto a la vida por la utilización de este tipo de transporte, lo que implicaría entonces contar con mayor regulación y supervisión de este sector, sin embargo, se coincide que no hacen falta más leyes o normas, sino que debiera promoverse el cumplimiento cabal del marco jurídico ya existente, además de su vigilancia.

⁹¹ *Si quitamos doble remolque podría venir algo peor: SCT*, Notimex, 12 de octubre de 2016, en: TRANSPORTE.MX. Disponible en: <http://www.transporte.mx/si-quitamos-doble-remolque-podria-venir-algo-pero-sct/> [15 de noviembre de 2024].

⁹² *Diez consideraciones antes de proponer la prohibición del doble remolque*, Revista Transportes y Turismo, por Oliverio, Pérez Villegas, 13 de abril de 2022. Disponible en: <https://www.tyt.com.mx/nota/diez-consideraciones-antes-de-proponer-la-prohibicion-del-doble-remolque> [15 de noviembre de 2024].

8. DATOS RELEVANTES DE LAS INICIATIVAS EN MATERIA DE REGULACIÓN DE AUTOTRANSPORTES DOBLEMENTE ARTICULADOS PRESENTADAS DE LA LXI A LA LXV LEGISLATURA DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS.

Las diversas problemáticas que se han presentado con el desarrollo del sector del autotransporte de carga y más concretamente tratándose de los dobles remolques, han llevado a los diputados de diversas Legislaturas a un análisis detallado sobre el tema para encontrar soluciones viables como propuestas de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, tal y como se muestra con las iniciativas presentadas de la LXI a la LXV Legislaturas, en donde se ha planteado desde una regulación más detallada hasta la estricta prohibición de la circulación de los mismas, extendiéndose en algunos casos hasta unidades de otro tipo de configuraciones.

Durante el periodo señalado se han presentado cuarenta y dos iniciativas:

- 1 en la LXI Legislatura
- 3 en la LXII Legislatura
- 11 en la LXIII Legislatura
- 19 en la LXIV Legislatura
- 8 en la LXV Legislatura

A continuación, se presentan algunos datos relevantes de cada una de ellas:⁹³

8.1. LXI Legislatura

La única iniciativa presentada en la LXI Legislatura propone prohibir la circulación en carreteras federales de los vehículos de transporte de carga de doble remolque o semirremolque, al señalar que queda prohibida la circulación de los vehículos que excedan de una articulación, debiéndose respetar las especificidades de pesos y dimensiones que se señalen en las disposiciones aplicables de la ley, reglamentos y otras normatividades.

8.2. LXII Legislatura

Durante la LXII Legislatura fueron presentadas tres iniciativas encaminadas a prohibir la circulación de vehículos de doble remolque, especificando en una de ellas que esta prohibición es para los de doble remolque que transporten materiales peligrosos; otra de ellas, además prohíbe la circulación de los que sobrepasen un máximo de 22 toneladas de carga; no obstante, éstas fueron

⁹³ El texto propuesto con relación al texto vigente puede consultarse a través de cuadros comparativos que se presentan en el Anexo de este trabajo.

declaradas como asunto total y definitivamente concluido toda vez que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 89 del Reglamento de la Cámara de Diputados⁹⁴ precluyeron, en virtud de que, las mismas no fueron dictaminadas en el término máximo de cuarenta y cinco días que se le otorga para ello, a la Comisión a la cual fueron turnadas, tal y como lo mandata el artículo 182 de dicho Reglamento.

8.3. LXIII Legislatura

En comparación con las otras dos legislaturas (LXI y LXII), durante la LXIII Legislatura, se mostró por parte de los legisladores miembros de la misma, una mayor inquietud por regular la prohibición de la circulación de los vehículos de autotransporte de carga de doble remolque o semirremolque o de dos o más articulaciones;⁹⁵ algunas se limitan a ello y otras establecen especificaciones de peso, dimensiones y capacidad. En ese sentido se observa que:

Las iniciativas (1), (3), (8) y (9) proponen prohibir estrictamente la circulación del autotransporte de los dobles remolques. Sin embargo, la iniciativa (1) establece expresamente que la prohibición de la circulación será en las carreteras tanto federales como en las zonas urbanas y semiurbanas. En el caso de la iniciativa (9) especifica que la prohibición es no solamente para los dobles remolque sino también para los semirremolques y ejes de carga y arrastre.

Por su parte, las iniciativas (2), (4), (6), (7) y (10) prohíben la circulación del autotransporte de carga de doble remolque, pero además extienden la prohibición al autotransporte de carga que exceda de ciertas dimensiones de longitud y peso bruto vehicular en toneladas como se señala en el siguiente cuadro:

Iniciativa	Longitud (metros)	Peso (toneladas)
(2)	25	45
(4)	22.5	40
(6)	25	40
(7)	23	38
(10)	19.89	39.52

Además, la iniciativa (4) prohíbe también a la SCT otorgar permisos regulares o especiales a tractocamiones con doble remolque en cualquiera de sus configuraciones para circular por la red carretera. De igual manera lo hacen las iniciativas (7) y (10).

⁹⁴ *Reglamento de la Cámara de Diputados.* Disponible en: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/Reg_Diputados.pdf [19 de noviembre de 2024].

⁹⁵ Ver: Cuadro comparativo LXIII Legislatura. Anexo 1.

En el caso de la iniciativa (11) se propone bajar las dimensiones y pesos de los dobles remolques a 13 metros de largo o 38 toneladas de peso total, en caso de que excedan éstos, sólo podrá ser a través de permisos específicos.

Aunado a ello, se faculta a la SCT para que determine no autorizar la circulación durante los días y rutas de flujo vehicular superior al promedio mensual observado en el año anterior. Asimismo, se establecen a través de los artículos transitorios los plazos con que contará la SCT para implementar la aplicación de la reforma de ser aprobada.

Por último, se tiene a la iniciativa (5), la cual se inclina por una mayor regulación y supervisión del autotransporte de carga de doble remolque proponiendo:

- ✓ Incorporar como causal de revocación de la concesión y permiso incumplir reiteradamente con las obligaciones o condiciones establecidas en la Ley de la materia. Igualmente se pretende que sea causal de revocación que el titular de la concesión o permiso omita cumplir o permita a sus conductores ya sea de manera intencional o no que incumplan con los máximos de velocidad, peso, capacidad y dimensiones establecidas por la SCT.
- ✓ Prohibir estrictamente la circulación de vehículos de carga de dos o más articulaciones, remolques, semirremolques o ejes de carga y arrastre.
- ✓ Prohibir la circulación de las unidades con peso mayor a 43 toneladas.
- ✓ Prohibir la expedición de reconocimientos, avales o permisos que autoricen llevar peso adicional al máximo permitido.
- ✓ Prohibir la circulación de unidades de autotransporte de carga cuando existan condiciones de:
 - Visibilidad mínima;
 - Climáticas desfavorables;
 - Que impidan reducir la capacidad de operación y control de las unidades.

8.4. LXIV Legislatura

Durante la LXIV Legislatura fueron presentadas 19 iniciativas de las cuales se desprende que:

Las iniciativas que prohíben la circulación de camiones de carga de doble semirremolque o que excedan las siguientes dimensiones son:

Iniciativa	Longitud (metros)	Peso (toneladas)
(1)	25	45
(2)	25	43
(4) y (13)	12.5 en caminos tipo C y 31 en caminos tipo ET	66 por camino ET
(6)	26	54
(8) y (12)	---	40

(14)	24	40
(16)	25	40
(11), /17) y (19)	---	66.5

Por su parte, la iniciativa (3) se limita únicamente a prohibir la circulación de camiones con doble remolque, sin especificar dimensión alguna. Sin embargo, enfatiza que dicha prohibición se hará en zonas urbanas y rurales, así como en todas las autopistas y carreteras federales del país.

Por otro lado, la iniciativa (2) propone prohibir también el internamiento en territorio nacional de vehículos de carga de procedencia extranjera doblemente articulados, que excedan las dimensiones arriba mencionadas. Cabe señalar que, de aprobarse esta iniciativa, de acuerdo con su artículo segundo transitorio, las autoridades que correspondan tendrán –una vez publicadas las reformas en el Diario Oficial de la Federación–, hasta 60 días naturales para realizar las adecuaciones que se requieran a la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017 de acuerdo con lo establecido en dichas reformas.

Las iniciativas (5) y (7) proponen incorporar como causal de revocación de concesiones y permisos el incumplimiento de dimensiones establecidas por la Secretaría para los vehículos del servicio de autotransporte de carga. Asimismo, proponen que los conductores de vehículos que transitan en los caminos y puentes se abstengan de conducir rebasando los máximos de peso y dimensiones establecidos por la Secretaría, además proponen prohibir estrictamente la circulación de vehículos del servicio de autotransporte de carga, de dos o más articulaciones, remolques, semirremolques o ejes de carga y arrastre.

Las iniciativas (8) y (12) contemplan que los semirremolques de procedencia extranjera que se internen al país en forma temporal y que excedan de 40 toneladas de peso bruto, en su conjunto, no podrán circular por carreteras y caminos del territorio nacional.

La iniciativa (9) propone facultar a las Administraciones Portuarias Integrales para que lleven a cabo verificaciones en materia de pesos y dimensiones.

Las iniciativas (10) y (18), prevén que se prohíba al autotransporte de carga, circular en la red de carreteras federales cuando no cumplan con las normas oficiales mexicanas de peso y dimensiones máximas, conforme a los resultados emitidos de los arcos dinámicos. También contemplan el procedimiento que seguirán para establecer la sanción a quienes no cumplan con el peso y dimensiones que marcan las normas.

Las iniciativas (4) y (13), además de establecer límites de peso y dimensiones máximas para los dobles remolques y semirremolques y de prohibir su circulación si exceden dichas dimensiones, también propone prohibir el uso de

portacontenedores o plataformas que no cuenten con las características mínimas que garanticen la correcta sujeción de contenedores, debiendo en todo momento respetar las disposiciones máximas de pesos y dimensiones, facultando a la Secretaría de Seguridad Pública para que a través de la Policía Federal Preventiva retire de la circulación los vehículos que no cumplan con estas disposiciones.

La iniciativa (15) destaca la prohibición al transporte de sustancias, materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos en vehículos doblemente articulados en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, además de proponer que se permita la circulación de vehículos doblemente articulados, sólo en las vías generales de comunicación de dos o más carriles en un mismo sentido; cuando estén clasificadas por la Secretaría como carreteras tipo ET y A; podrán circular por carreteras que no reúnan estos requisitos, si se cuenta con el permiso de conectividad otorgado por la Secretaría.

8.5. Legislatura LXV

Durante la LXV Legislatura fueron presentadas 8 iniciativas en materia de dobles remolques, y a diferencia de las Legislaturas LXII a la LXIV en donde se observa una inquietud por regular de manera concreta los pesos y dimensiones de los dobles remolques, en esta Legislatura sólo se encuentra una al respecto, mientras que el resto de las propuestas son en el sentido de prohibir la circulación de los mismos en casos específicos como se señala a continuación:

La iniciativa (1) propone prohibir la circulación en carreteras y caminos del territorio nacional a unidades de autotransporte de carga con doble articulación, remolques o semirremolques, trasladando esta prohibición a los autotransportes de carga de procedencia extranjera.

La iniciativa (2) prohíbe la circulación en vías generales de comunicación de vehículos de autotransporte de carga con dos o más remolques o semirremolques, dejando exentos de esta prohibición a los vehículos de autotransporte de carga propios o al servicio concesionado de dependencias o paraestatales del gobierno federal. Por su parte, la iniciativa (6) contempla que las unidades de autotransporte de carga doblemente articulados o doble remolque, remolques o semirremolques tendrán prohibida su circulación en carreteras y caminos del territorio nacional los días de descanso obligatorio y fines de semana, de ser aprobada esta iniciativa se otorgan 180 días naturales para que entre en vigor. De las ocho iniciativas presentadas en esta Legislatura, la iniciativa (3) es la única que establece pesos y dimensiones expresas, prohibiendo la circulación de vehículos de carga con doble remolque, así como la circulación de los que sobrepasen una carga máxima de 22 toneladas de peso, además, que la longitud de dichas unidades no deberá superar los 22 metros.

La iniciativa (7) prohíbe el uso de vehículos de autotransporte de carga con dos o más remolques o semirremolques para la prestación de servicios de autotransporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos.

La iniciativa (8) propone revocar de manera permanente el permiso de transitar en caminos y puentes de jurisdicción federal a los vehículos de carga que no cumplan con lo que establecen las NOM's en materia de peso y dimensiones máximas, así como en cuanto respecta a las condiciones físico-mecánicas para su tránsito en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, sin hacer especificación a los dobles remolques.

En el caso de la iniciativa (4) propone como facultad de la Secretaría de Seguridad Pública que, a través de la Guardia Nacional, pueda retirar de la circulación los vehículos que no cumplan con las condiciones mínimas en materia de pesos y dimensiones que se determinen en normas oficiales.

Contrario a lo que establecen la mayoría de las iniciativas que buscan prohibir la circulación de los vehículos de autotransporte de doble remolque, en el caso de la iniciativa (5), se observa que se establece un régimen de autorregulación que implica, entre otros aspectos:

- Un esquema de condiciones físico mecánicas, pesos y dimensiones, verificación de las configuraciones que transitan en caminos de jurisdicción federal de conformidad específicamente con la NOM-012-SCT-2-2017 o la que la sustituya.
- Contempla la obligación de llevar una bitácora, que para el caso de los dobles remolques deberá ser electrónica.
- Una revisión vehicular pre-viaje.
- Se prevé también que todos los vehículos deberán estar equipados con un sistema de telemetría o de Posicionamiento Global (GPS).
- Se establece como atribución de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes retirar de la circulación a los vehículos que no cumplan con las disposiciones y la NOM, así como generar espacios de descanso.

9. OPINIONES ESPECIALIZADAS

En este apartado se concentran diversas notas periodísticas con opiniones especializadas en el tema, en algunos casos, se presenta las posición de los actores que están a favor de que continúe la circulación de los dobles remolques, como de los que están en contra de tal medida; Este apartado, también contiene información respecto a cómo se encuentran algunos aspectos del sector en otros países, citando algunos datos específicos relativos a pesos y dimensiones; igualmente se da a conocer información sobre la regulación técnica específica que deben cumplir los transportistas a partir de las nuevas Normas Oficiales Mexicanas, y de las inquietudes por atender desde las Cámaras del Congreso la regulación y supervisión de este sector, con la posibilidad incluso de prohibir la circulación de este tipo de vehículos.

“Se pierden 8 mmdp por doble remolque”: Conatram⁹⁶

Los transportistas opositores de los tráileres doblemente articulados señalan a un grupo particular como beneficiario de la no regulación. Hablan de acuerdos con la Federación para evitar la norma

El uso de camiones de doble remolque que supera el peso permitido para circular en carreteras del país ocasiona aproximadamente mil muertes anuales, por lo que la Confederación Nacional de Transportistas de México (Conatram) exige que la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT), además de la Policía Federal, dejen de ser omisos, y regulen la circulación de los pesados.

Las cifras de los accidentes fatales en donde un camión con esas características estaba involucrado fueron presentadas por el secretario de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, Jorge López Martín, quien además facilitó a los integrantes de Conatram los datos sobre pérdidas financieras relacionadas con la destrucción de carreteras.

“Ahorita lo que pasa es que quien tiene mayor poder económico, tiene mayor posibilidad de arrastre, de comprar conciencias y de comprar derechos, en el momento que se regule, todos tendremos los mismos derechos”, señaló Manuel Sánchez Benavides, vicepresidente de la Conatram, en torno a los empresarios que quieren que los doble remolque sigan circulando.

Los camiones de doble articulación tienen prohibido transitar por las carreteras que no son de tipo A, las de mejor infraestructura, según lo establecido en la NOM-012. Gracias a un convenio entre el Gobierno Federal y la Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP), dicha nomenclatura es violentada, según lo declarado por Conatram.

Transportistas de Jalisco pertenecientes a dicha agrupación aseguran que ese tipo de transporte pesado es el causante de múltiples muertes al permitir la circulación de unidades. Añadieron que un doble remolque con un peso superior a las 75.5 toneladas por carreteras no garantiza la seguridad del resto de los automovilistas.

“La Secretaría de Comunicaciones y Transportes y Gobernación están haciendo o llevando a cabo una serie de medidas que tienen que ver con el tema, y anunciaron el pasado 5 de octubre que, a través de supervisión a las carreteras, iban a evitar que siga habiendo más accidentes. Entre otras medidas, se instalarán algunos operativos en carreteras para que nadie vaya por arriba del peso permitido, que nadie lleve una dimensión mayor a la que

⁹⁶ “Se pierden 8 mmdp por doble remolque”: CONATRAM, Crónica, 18 de octubre de 2016. Disponible en: Transporte.MX, Disponible en: <http://www.transporte.mx/se-pierden-8-mmdp-por-doble-remolque-conatram/> [12 de noviembre de 2024].

permite la norma 012, pero eso sólo “se dice en el papel o de palabra”, aseguró Sánchez Benavides.

SE PIERDE INVERSIÓN. Adicionalmente, el constante uso de vialidades no adecuadas para el transporte pesado genera un desgaste extraordinario, por lo que los transportistas quejosos, cuestionan al gobierno federal por permitir que con dinero de los contribuyentes se dé mantenimiento a carreteras que son principalmente dañadas por quien circula violentando las normativas ya expuestas.

La suma que los transportistas tienen identificada por daños a las carreteras asciende a los siete u ocho mil millones de pesos.

La Conatram aseguró que ya se presentaron las denuncias correspondientes para que se identifiquen a las empresas o particulares que violentan la Ley, no obstante, testifican que las autoridades son omisas en ese tema, pues ante la falta de centros de pesaje, los particulares aprovechan para introducir o transportar más material del que se permite.

Por último, los líderes transportistas aseguraron que las empresas encargadas de trasladar materia prima de producción mediante buques son también materia a revisión. Es otra área que se debe de investigar, señalan, pues aseguran que en el momento del desembarque los transportistas registran un peso que no corresponde a la realidad de traslado, por lo que son susceptibles al naufragio.

“En Jalisco, por ejemplo, solamente tenemos un centro de pesaje, y se tendrían que verificar ocho mil unidades ¿Cómo le van a hacer? Solamente tenemos tres inspectores, es imposible que se supervise y se haga valer la ley con estos elementos que se tiene” finalizó el vicepresidente de la organización opositora al doble remolque.

La clasificación de los caminos

La NOM 012 especifica los tipos de tráileres:

A. Aquí se permite la operación de todos los vehículos autorizados con las máximas dimensiones, capacidad y peso.

B. Conforman la red primaria y que prestan un servicio de comunicación interestatal, además de vincular el tránsito.

C. Red Secundaria; prestan servicio dentro del ámbito estatal con longitudes medias.

D. Red alimentadora; su servicio está considerado dentro del ámbito municipal con longitudes cortas, estableciendo conexiones con la red secundaria.

Según la Conatram, asociación de transportistas opositores al doble remolque, los daños a las carreteras por el paso de los camiones pesados representan 8 mil millones de pesos.

El vicepresidente de la Conatram, Manuel Sánchez Benavides, asegura que “ante la falta de centros de pesaje, los particulares aprovechan para introducir o transportar más material del que se permite” en cada unidad de transporte de carga.

Las organizaciones de transportistas están divididas en el debate de los doble remolques. Sólo las empresas grandes apoyan su continuidad.”

“Al año, los doble remolque matan a más de mil mexicanos; la corrupción lo permite, acusan”⁹⁷

Los autotransportes con doble remolque son “monstruos” mortales en movimiento. Circulan por las carreteras de México sin que las autoridades vigilen con eficacia si van con sobrepeso (entre 80 o 100 toneladas) o a exceso de velocidad. La SCT ha registrado que el 60 por ciento de ellos se transportan con sobrepeso. Cuando la Policía Federal detecta la violación a la Ley, se voltea para el otro lado y estira la mano, coincidieron fuentes. Y ahí siguen. A diario provocan cuatro muertes. El

⁹⁷ *Al año, los dobles remolques matan a más de dos mil mexicanos; la corrupción lo permite, acusan*, por Dulce Olvera, en: Sin Embargo, octubre 21, 2016. Disponible en: <http://www.sinembargo.mx/21-10-2016/3106102> [21 de noviembre de 2024].

Gobierno federal dice que quiere [otra vez] regularlos, mientras que organizaciones, diputados y ciudadanos buscan sacarlos, en definitiva, de las carreteras.

Ciudad de México, 21 de octubre (SinEmbargo).– Patricio Floresmeyer Caballero, Héctor Gandini y Minerva León murieron en un accidente provocado por un autotransporte de doble remolque que iba a exceso de velocidad. Fue en julio, en la carretera México-Cuernavaca. Hace cuatro años, 36 estudiantes de economía y tres profesores salieron de práctica. Uno de esos tráileres, también yendo a exceso de velocidad, embistió al camión donde viajaban. Seis de ellos fallecieron y 33 resultaron heridos.

En México hay un promedio de cuatro muertes por día causadas por unidades de doble remolque, de acuerdo con Hilda Caballero, madre de Patricio, quien cita estudios. En estos 10 meses del año van más de mil 050 víctimas mortales. Además, a diario se registran entre tres o cuatro accidentes en diferentes carreteras, por lo que hay más de mil accidentes al año, añadió Elías Dip Ramé, presidente de la Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos (Conatram).

Ante este problema, hay **dos posturas: regular su operación para “no afectar a la economía” o sacarlos de circulación porque “es más importante la vida”**. El debate sigue mientras continúan los accidentes.

En Estados Unidos, Canadá y en la Unión Europea hay restricciones a estas unidades dependiendo de su tamaño y peso. En las entidades estadounidenses donde permiten circular con no más de 23 toneladas, los choferes son capacitados y cuidados (no pueden manejar más de ocho horas). En Europa, cuando circulará uno con sobrepeso, se solicita un permiso, se asigna una ruta especial y la unidad va abanderada para advertir a los demás autos.

“Al volante del autotransporte se lleva la producción nacional y el desarrollo económico del país, pero también se lleva la vida de muchos ciudadanos”, reconoció el Secretario de Comunicaciones y Transportes, Gerardo Ruiz Esparza, hace unos días. Cerca del 80 por ciento de los bienes y mercancías de la producción nacional se movilizan por la red de carreteras y autopistas, pero solo el ocho por ciento de las unidades que circulan son de doble remolque. “No buscamos mayores infracciones o detener la economía del país, sino cuidar la vida a partir de la aplicación estricta de la norma en nuestras carreteras”, precisó el Secretario de Gobernación, Miguel Ángel Osorio Chong durante la firma de las bases de colaboración para reforzar la supervisión a este transporte. El martes, una usuaria de Twitter escribió: “Accidente x un doble remolque en Circuito Interior deja un herido. No entienden que #NoalDobleRemolque” (sic). El hashtag es impulsado por la Conatram. A diferencia de las autoridades que solo implementarán operativos de vigilancia, exige que ya no haya dobles remolques en las carreteras.

A pesar de que la NOM-012 establece un peso no mayor a 75.5 toneladas y un límite de velocidad de 80 kilómetros, debido a la falta de una vigilancia adecuada y por la corrupción de la Policía Federal, los autotransportes de doble remolque manejan a exceso de velocidad y van con sobrepeso para ahorrarse costos del traslado, coincidieron distintas fuentes consultadas por SinEmbargo.

¿POR QUÉ RETIRARLOS?

En abril el Diputado Jorge López Martín presentó una iniciativa que establece una modificación al artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte federal, la cual pide que no se permita la circulación de vehículos doble remolque en el país. Otros diputados hicieron lo mismo, por lo que actualmente en la Comisión de Transporte del Congreso de la Unión existen cinco iniciativas similares. Están a la espera de la dictaminación por parte del presidente de la Comisión. Una vez declarada, se pasará al Pleno para su votación.

“Se debe **garantizar la seguridad de los automovilistas** en el tránsito de carreteras federales porque a lo largo del año ya han ocurrido más de mil 050 víctimas mortales relacionadas directamente con este tipo de vehículos. Adicionalmente, **el daño que le están**

produciendo a la infraestructura de comunicaciones es por 20 mil millones de pesos que tienen que pagar los contribuyentes”, justificó el Diputado en entrevista.

El presidente de la Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos (Conatram), Elías Dip Ramé, por su parte, aseguró a este medio que deben salir de las carreteras principalmente **por el respeto a la vida** ya que atentan contra la seguridad.

“No es posible que por darle preferencia a lo económico estemos sacrificando vidas todos los días. La vida es primero que cualquier utilidad. Las autoridades se preocupan por el desabasto que se daría si se retiran, pero actualmente el 30 o 40 por ciento de los tráilers que van a descargar a alguna ciudad se regresan vacíos al lugar de origen porque no hay trabajo. Es decir, sobra fuerza motriz. También hablan de que México debe ser competitivo, pero lo somos: 6 millones de tráileres sencillos cruzan a Estados Unidos con un máximo de 23 toneladas, que es lo permitido en la mayor parte del mundo”, determinó Elías Dip Ramé en entrevista.

Por su parte, Hilda Caballero, madre de Patricio, un joven que murió víctima de un accidente provocado por un doblereamolque, lanzó una petición en la plataforma Change.org para exigir al Director General de Autotransporte Federal, Adrián del Mazo Maza; al Secretario de Comunicaciones y Transportes, y a la Subsecretaria de Transporte, Yuriria Mascott Pérez, que se prohíba la circulación de camiones de doble remolque.

Lleva más de 78 mil firmas que la apoyan. Hace dos meses y medio se reunió con los tres funcionarios, quienes le prometieron que buscarían que la ley se cumpla, pero “lo duda” porque en años anteriores no ha sido así. Aquí se puede firmar: <https://www.change.org/p/adriandelmazo-sct-mx-prohiban-la-circulaci%C3%B3n-de-camiones-de-doble-remolque>

“Los doble remolque han causado muchísimos accidentes, son muy difíciles de maniobrar, no se respeta el límite de velocidad ni el peso máximo de la norma NOM-012 –75.5 toneladas, lo cual es una barbaridad–. Supuestamente deberían pesarlos, pero los módulos de la SCT no están en operación. No hay quién vigile ni la velocidad ni su peso. A parte, hay un promedio de cuatro muertes por día causados por doble remolque: las unidades están viejas y porque los conductores, al estar expuestos a un trabajo donde son muy presionados por sus clientes, se meten o toman diferentes cosas. Por lo general van drogados para aguantar los tramos larguísimos, el cansancio y el no dormir. Son armas letales. Por algo están prohibidos en otros países. Circulan en México por grandes intereses económicos y porque hay corrupción; hay una impunidad muy notoria de la Policía Federal con los doble remolque. Es un secreto a voces”, dijo en entrevista.

Entre el 2008 y 2012, de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), de 91 mil 641 accidentes registrados en el sector transportista, en 62 mil 315 se tuvo la presencia de los camiones de doble remolque.

El Instituto Mexicano del Transporte (IMT), órgano de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), documenta que las unidades de doble remolque provocaron el 2.2 por ciento de las muertes y el 1.6 por ciento del total de las lesiones en esos accidentes durante ese periodo. Además, ha dicho que las carreteras federales no son las adecuadas para unidades con sobrepeso, por lo que tendrían que arreglarse más de 5 mil puentes, lo cual costaría unos 300 mil millones de pesos.

Sin embargo, la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (Canacar) en Tamaulipas justificó que si se eliminan, tendrán que contratar más personal que maneje tráileres (es decir, mayor empleo), por lo que habrá el doble de vehículos de carga pesada en carreteras y un aumento de probabilidades de accidentes fatales. Además, los precios de productos transportados, dicen, se incrementarán.

La Canacar de Veracruz, por su parte, determinó que el doble remolque “ha sido satanizado”, porque, de acuerdo con su delegado Luis Exome Zapata, el número de accidentes en estas unidades pesadas son menos que en los autos.

No obstante, ni Hilda ni el Diputado Jorge López coinciden.

“Lo que sea para evitar muertes es válido. Lo que le pasó a mi hijo y sus amigos estando parados en una carretera y que llegara un doble remolque con exceso de velocidad y acabara con sus vidas, el dolor que yo tengo y el de mi familia no se lo deseo absolutamente a nadie. Varios expertos han dicho que lo que se pudiera generar de gasto extra no va directamente al costo del producto, pues el ahorro beneficia solo a las empresas. Aún sin subieran 5 centavos, pero con eso se prohibieran los remolques y se evitara ir matando gente inocente, cualquier mexicano estaría dispuesto a pagarlo con tal de no encontrarse con esos monstruos en la carretera. ¿Más tráfico? ¿Más del que hacen los doble remolques cuando chocan o se quedan atorados? Lo dudo”, expuso Caballero.

“El tráfico fluiría con mayor rapidez si no hubiera camiones que van a vuelta de rueda deteniendo al resto de los autos”, sumó el Diputado López Martín. “Solo se tendrían que incorporar 30 mil unidades sencillas. No afecta porque en proporción con los millones de kilómetros que hay en el país, incorporar más tractocamiones solo alcanzaría el 0.5 por ciento de todo el universo de kilómetros de las carreteras. Además, a los transportistas se les paga por tonelada y no hay diferencia si lo hacen por camión doblereamolque o por uno sencillo”, dijo.

LA LEY EN MEDIO DE LA CORRUPCIÓN

En 2014, la NOM-012 sobre “Pesos y Dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte” fue revisada por cámaras de la industria, universidades y expertos. Dos años después, el 26 de octubre, volverán a hacer otro análisis para propiciar la seguridad.

El gran objetivo, se expuso durante la firma de las bases de colaboración entre la SCT y la Segob, es mejorar los niveles de seguridad en la red federal, así como disminuir el número de accidentes que involucran a los autotransportistas.

De acuerdo con la actual norma, el peso máximo permitido es de 80 a 75.5 toneladas; la velocidad máxima a la que se puede circular es a 80 kilómetros por hora, y la unidad no puede medir más de 31 metros.

Sin embargo, esto no se respeta porque no hay vigilancia y, cuando la hay, la Policía Federal recurre a la corrupción.

“Las carreteras están solas. Tienen dos o cuatro inspectores frente a ocho o diez mil unidades doble remolque que salen todos los días. En la carretera 57, la de mayor tráfico en el país, no hay nadie. Donde hay vigilancia, hay corrupción. Por ejemplo, en las carreteras tipo C está prohibido que circulen tráilers con doble remolque. Salen con 70 u 80 toneladas de carga y la Policía Federal se voltea para el otro lado y estira la mano. A ellos les interesa que haya prohibiciones; les genera un fruto. Además, las casetas de vigilancia trabajan cuando se les da su gana y si pasa alguien pesado, se arreglan”, aseguró el presidente de la Conatram. Elías Dip.

De acuerdo con las administraciones generales de puertos de la SCT, citadas por el Diputado, un 60 por ciento de los camiones que transitan en las carreteras exceden el peso de esta norma.

“Se viola porque hay corrupción. Se generan regiones donde los grupos de la Policía Federal cobra derecho de piso para permitir que circulen vehículos que violan la norma y eso sucede ante la complacencia de las autoridades de la SCT”, acusó.

Ante la reducción de toneladas permitidas, la Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP) pidió que sea legal más peso ya que les genera pérdidas por 28 mil millones de pesos. De acuerdo con Elías Dip, estos industriales interfirieron en la NOM-012 para que antes de 2008 pudieran circular con 80 toneladas.

“Un vehículo con sobrepeso, con 80 o 100 toneladas, es imposible controlar. En ninguna parte del mundo se usa el auto de doble remolque como se hace en México. Ni en China. La ANTP toma como ejemplo a Australia, pero allá hay muchas vialidades libres y aquí están sobresaturadas”, acusó Dip Ramé.

Además, añade la ley, los dobles remolques solo pueden circular en carreteras de alta especificación; deben contar con frenos ADS de última tecnología, sincronizados con los

remolques, y portar un GPS, un dispositivo que permite conocer la distancia, la velocidad y el lugar en donde se encuentran los transportes por vía satelital.

Las autoridades realizarán operativos de seguridad que incluirán exámenes médicos a conductores, se revisarán las condiciones físico-mecánicas de las unidades y la documentación de conductores y vehículos, que próximamente incluirá una placa especial.

Asimismo, el artículo 37 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte federal, a quien se les dé permiso de circular deben “proporcionar a sus conductores capacitación y adiestramiento para lograr que la prestación de los servicios sea eficiente, segura y eficaz”.

Además, el artículo 63 Bis determina que todos los vehículos que transiten en vías, caminos y puentes federales deberán contar con un seguro que garantice a terceros los daños que pudieren ocasionarse en sus bienes y personas por la conducción del vehículo.

Cuando se encuentren en tránsito y no cumplan con las condiciones mínimas de seguridad, pueden retirarse.

“En el único país donde se permite la circulación de camiones doble remolque con más de 50 toneladas y con esas dimensiones es México. Esto es debido a la voracidad de muchos grupos industriales para sobrecargar los camiones y generar ahorros para sus empresas a costa de la seguridad de los ciudadanos. Además, hay un relajamiento por parte de las autoridades federales en el sentido de ceder a las presiones de los grupos industriales”, finalizó el legislador.”

“Pide AMOTAC retirar unidades doble remolque”⁹⁸

La Alianza Mexicana de Organizaciones Transportistas A.C. (AMOTAC) demandó al Gobierno federal el retiro de circulación de unidades de doble remolque, que han causado por lo menos 30 incidentes de peligro en los últimos dos meses en Veracruz.

Lauro Rincón Hernández, delegado estatal de la AMOTAC, expresó que dado que no hay un presidente de la Comisión de Transporte en el Senado de la República, es que no se ha introducido el anteproyecto de ley.

“Nosotros tenemos preparada una movilización nacional de nuestros integrantes, a fin de exigir a los legisladores que se aboquen a atender las demandas del sector transportista”, dijo.

Indicó que el 23 de mayo, en la ciudad de Querétaro, se llevó a cabo una reunión, en donde entre otras cosas se acordó que se tomen las medidas preventivas correspondientes con el transporte.

“Lo que buscamos es **sacar de circulación a los tractocamiones de doble remolque o full, como se les denomina, ya que las carreteras del país no cuentan con las condiciones necesarias para la circulación y representan un alto riesgo de accidentes**”.

“**Los operadores de estas unidades no respetan el acuerdo de la velocidad de cruce, que es de 80 kilómetros por hora la máxima permitida para los fulles y con ello han generado múltiples accidentes**”.

“Michoacán podría ser el primer estado en prohibir Doble Remolque”⁹⁹

El congreso del estado aprobó el punto de acuerdo presentado por el diputado José Guadalupe Aguilera Rojas, mediante el cual se exhorta al senado de la república para que

⁹⁸ *Pide AMOTAC retirar unidades doble remolque*, El Mundo, 10 de junio de 2017, en: TRANSPORTE.MX. Disponible en: <http://www.transporte.mx/pide-amotoac-retirar-unidades-doble-remolque/> [12 de noviembre de 2024].

⁹⁹ *Michoacán podría ser el primer Estado en prohibir doble remolque*, 1 de julio de 2017, Mi Morelia, en: TRANSPORTE.MX. Disponible en: <http://www.transporte.mx/michoacan-podria-ser-el-primer-estado-en-prohibir-doble-remolque/> [12 de noviembre de 2024].

dictaminen a la brevedad la mejor propuesta derivada de las iniciativas que se han presentado con el fin de **prohibir el tránsito de vehículos de carga de doble remolque, ello con el objeto de evitar más accidentes** relacionados con estas unidades que ponen constantemente en riesgo la vida, la salud y la integridad física de las personas que circulan por las carreteras y ciudades mexicanas.

En ese sentido, el diputado local por el distrito de Pátzcuaro, subrayó que el mal estado de carreteras y la circulación de autos de carga de doble remolque, lo cual es factor de que incrementen los riesgos de accidentes viales, por ello, la necesidad de que se regule.

Ante el pleno de la LXXIII Legislatura Local expuso que la frecuencia de los accidentes viales en los que se han visto involucrados vehículos doblemente articulados ha causado preocupación social, lo que ha impulsado a varios legisladores de diferentes partidos políticos a promover iniciativas en materia de regulación de este tipo de unidades motoras desde el 2012 a la fecha.

En ese sentido, mencionó que se han presentado nueve iniciativas en el congreso de la Unión, sin embargo, se han enfrentado con la oposición de la Asociación Nacional del Transporte Privado, así como de la propia Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), lo que ha generado la dilación y se tienen en la congeladora.

El diputado local integrante del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática (PRD), dijo que **mientras no se regule, seguirá en aumento el número de accidentes**, que bien se pueden evitar si ya se hubiera legislado en la materia.

Por lo anterior, Aguilera Rojas presentó el punto de acuerdo que fue aprobado por el pleno del congreso de Michoacán, a fin de exhortar al senado de la república a que legisle sobre la materia y evitar más muertes relacionadas con el tránsito de vehículos de carga de doble remolque.

Recordó que las tragedias obligan a que se legisle en la materia y recordó algunos incidentes lamentables, entre ellos, el acontecido en el mes de abril del presente año en la Autopista Siglo XXI, en Guerrero, el cual dejó un saldo de 24 muertos y 9 heridos; 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; el 20 de mayo un tráiler de 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 8 que conduce a Río Verde, San Luis Potosí.

Asimismo recordó lo sucedido 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; 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 y 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 cinco personas fallecidas y 20 lesionadas; entre otros graves accidentes en Michoacán y el país.

“El citar sólo algunos de estos accidentes, nos debe servir para dimensionar la necesidad urgente de que se legisle, a efecto de disminuir el enorme riesgo que supone no prohibir los dobles remolques con rapidez”.

Por lo anterior, los diputados del PRD aprobaron el punto de acuerdo para exhortar al senado, con el objetivo de que se legisle y evitar que se siga poniendo en riesgo la vida, la salud y la integridad física de las personas que circulan por las carreteras y ciudades mexicanas.”

“SCT prepara regulación para dobles remolques”¹⁰⁰

Se prevé que circule en el país una flota de 45 a 51 vehículos con un distintivo para su identificación

El próximo 26 de marzo, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) tendrá listo el procedimiento para la autorización de la circulación de los vehículos de doble remolque en carreteras federales.

De tal manera que a partir del 24 junio todos los dobles remolques portarán un distintivo, que cualquier conductor pueda ver, el cual garantiza que cuenta con la autorización de la SCT para circular por carreteras federales bajo la nueva NOM 012.

Lourdes Semaan, directora general adjunta de Autotransporte Federal de la SCT, dijo que los transportistas podrán circular en la modalidad sencilla, pero en doble remolque solo los que porten el distintivo.

La SCT estima que una flota de 45 a 51 vehículos portará este distintivo a nivel nacional.

La nueva NOM 012 exige que los camiones de doble remolque cuenten con un gobernador de velocidad que les impida superar los 80 kilómetros por hora, dispositivos que mejoren la capacidad de frenado y un GPS.

Con estos nuevos requerimientos, la dependencia estima que se reduzca hasta 48% los accidentes en carreteras.

Para la supervisión de la norma, la SCT implementará puntos de revisión fijos; en periodo vacacional hay 20 puntos, con apoyo de la Policía Federal.

El año pasado se hicieron 100 mil revisiones al transporte de carga en varios operativos. Además, se prevé la colocación de cinco arcos para medir el peso de los camiones.

Para obtener el permiso para circular con doble remolque, los transportistas deberán aprobar una revisión de condiciones físico mecánicas, un dictamen de emisiones, así como comprobar la propiedad del vehículo.”

“Inicia SCT operativos para detectar doble remolque sin permiso”¹⁰¹

Con el objetivo de que se cumpla con la nueva Norma 012, la cual se refiere a los vehículos doblemente articulados que circulan por la red carretera federal, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes implementó un operativo especial de verificación en la carretera No. 931 Gómez Palacio-Jiménez en Chihuahua.

Los nuevos lineamientos establecen que todos los vehículos de doble remolque deberán **portar un distintivo**, el cual debe estar a la vista y el cual **garantiza que tiene el permiso** de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes **para circular** en las carreteras federales.

Esta misma norma exige que los camiones de doble remolque cuenten con un **gobernador de velocidad** que les impida superar los 80 kilómetros por hora, dispositivo que mejora la capacidad de frenado, además de tener instalado un **dispositivo GPS**.

Por tal motivo, el Centro SCT Chihuahua puso en marcha un operativo en conjunto con Inspectores de la Dirección General de Autotransporte Federal y elementos de la Policía Federal, el cual se efectuó del día 10 al día 13 de Julio en la carretera Gómez Palacio-Jiménez, tramo Zavalza-Jiménez km 227+500.

Para obtener el permiso para circular con doble remolque los transportistas deberán **aprobar una revisión de condiciones físico mecánicas**, un **dictamen de emisiones**, **póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros**, documento donde se especifique

¹⁰⁰ *SCT prepara regulación para dobles remolques*, por Sara Cantero, en: El Universal, 28 de febrero de 2018. Disponible en: <http://www.eluniversal.com.mx/cartera/economia/sct-prepara-regulacion-para-dobles-remolques> [12 de noviembre de 2024].

¹⁰¹ *Inicia SCT operativos para detectar doble remolque sin permiso*, 18 de julio de 2018, en: TRANSPORTE.MX. Disponible en: <http://www.transporte.mx/inicia-sct-operativos-para-detectar-doble-remolque-sin-permiso/> [12 de noviembre de 2024].

que cumple con el regulador de velocidad y demostrar que se cuenta con sistema de bloqueo de frenos, así como certificado de baja de emisión de contaminantes.”

“Diputados no pueden frenar a los camiones de doble remolque”¹⁰²

Están prohibidos en EU y otros países

Las empresas de transporte de carga utilizan dobles remolques en las carreteras del país, con pesos de entre 80 y 120 toneladas, a pesar de que distintos partidos en la Cámara de Diputados han intentado prohibir su uso por el alto número de accidentes y muertes que causan.

En Estados Unidos no está permitido el uso de dobles remolques y el límite de peso para un transporte es de sólo 43 toneladas; sin embargo, en México –único país donde no se prohíben– se ha evitado una reforma a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Los primeros esfuerzos comenzaron en 2012, a partir de dos accidentes graves causados por ese tipo de vehículos.

El 12 de abril de 2012, un tráiler *full* conducido a exceso de velocidad se quedó sin frenos cuando circulaba por el kilómetro 41 de la autopista México-Toluca, y embistió un autobús que transportaba a 36 estudiantes y tres profesores de la Universidad Nacional Autónoma de México. El saldo: seis muertos y 33 heridos.

Una semana después, debido a las dimensiones y carga excesiva, la plataforma de un camión se desprendió y chocó contra un autobús en el tramo Álamo-Potrero del Llano, en Veracruz, que causó la muerte de 44 pasajeros y heridas a 26 más.

En esa legislatura, el PRI sostuvo que los permisos para transportar mercancías en plataformas dobles se entregaron de manera indiscriminada en el gobierno de Felipe Calderón, y que de los 20 mil accidentes ocurridos en las carreteras del país durante 2011, 5 mil fueron ocasionados por ese tipo de vehículos, con un saldo de mil personas muertas.

A pesar de la presión de ese partido, y del PT, que presentó una iniciativa para prohibir el uso de dobles remolques, en febrero de 2013, la Comisión de Transporte presentó un dictamen negativo, al considerar que la regulación del transporte de carga corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La decisión fue tomada por el diputado panista Juan Carlos Muñoz Márquez, que al mismo tiempo presidía la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, que envió un oficio a la SCT, entonces a cargo de Dionisio Pérez-Jácome Friscione, para que resolviera lo conducente.

La misma comisión mandó a la congeladora una iniciativa similar del Congreso de Veracruz, aprobada a partir del percance en el tramo Álamo-Potrero del Llano.

Ese tipo de transportes circula por todo el país, a pesar de que la Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos ha documentado que también provocan daños en las vías de comunicación, por el peso que llevan, además de que son los principales causantes de accidentes carreteros.

Las empresas obligan a los choferes a viajar largas distancias, éstos no respetan los límites de velocidad ni a los otros conductores y con frecuencia se pegan a autos particulares o hacen maniobras de cambio de carril sin precaución.

En mayo de 2013, tres meses después de la maniobra del panista Muñoz Márquez, una de las pipas con gas que llevaba un tráiler *full* se desprendió en la carretera México-Pachuca, explotó y provocó la muerte de 22 personas.

¹⁰² *Diputados no pueden frenar a los camiones de doble remolque*, por Enrique Méndez, en: La Jornada, 25 de julio de 2016. Disponible en: <http://www.jornada.com.mx/2016/07/25/politica/015n1pol> [12 de noviembre de 2024].

En febrero de 2014, la Comisión de Transporte aprobó una reforma a la Ley de Caminos, para que los dobles remolques sólo circulen en carreteras de dos o más carriles, a partir de una clasificación de la SCT, pero no fue votada por el pleno.”

“Prohibir fulles generaría un impacto de 41 mil operadores y camiones adicionales: SCT¹⁰³

La prohibición de las unidades de doble remolque es un tema que se ha discutido por varios años en nuestro país. Miles y miles de discursos (de ambos lados) ha provocado que su punto final esté aún lejos de dilucidarse.

El sábado pasado, el senador Eli César Eduardo Cervantes Rojas, presentó una nueva iniciativa para regular la circulación del autotransporte de carga de doble remolque en el territorio nacional.

El proyecto, el cual modifica la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, establece que para que los fulles puedan transitar por carreteras de jurisdicción federal, no deberán exceder un peso de más de 66.5 toneladas y una longitud de 31 metros de largo.

Cervantes Rojas explicó que el principal problema recae en las características que poseen estos vehículos de carga, ya que su peso, dimensiones y la velocidad a la que transitan dichas unidades hacen más riesgoso su desplazamiento por las carreteras.

“En caso de un frenado de emergencia, el camión requiere de al menos siete segundos y un margen de 100 metros de espacio libre para que este mecanismo resulte efectivo para evitar un choque”.

“Doble remolque: Aplicar y vigilar la normatividad, clave para la seguridad vial, CANACAR¹⁰⁴

Garantizar una mayor seguridad vial en las carreteras, no depende de eliminar una configuración, sino de aplicar y vigilar la normatividad, el mejoramiento de la infraestructura, la capacitación de todos los usuarios de las vías de comunicación, además de una correcta señalización, así lo enfatizó **Ramón Medrano Ibarra, presidente nacional de CANACAR**, en la mesa de trabajo **“Diálogos de seguridad vial para el transporte de carga”**, en la **Cámara de Diputados**.

Ante los legisladores Lorena Piñón Rivera e Ignacio Mier Velazco, así como de representantes de asociaciones del sector, el presidente de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR) recalcó la importancia de los vehículos para hacer más eficiente la movilidad de personas y de mercancías, por lo que deben ser utilizados atendiendo las disposiciones y normas establecidas para garantizar la seguridad.

“Nuestro País cuenta con un Marco Jurídico, Reglamentario y Normativo de los más avanzados del mundo; en el mismo se contemplan 28 diferentes configuraciones vehiculares que agregan un alto valor agregado bruto, por encima que el promedio de toda la economía”, indicó.

¹⁰³ *Prohibir fulles generaría un impacto de 41 mil operadores y camiones adicionales: SCT*, en: Transporte.MX, 19 de octubre de 2021. Disponible en: <https://transporte.mx/prohibir-fulles-generaria-un-impacto-de-41-mil-operadores-y-camiones-adicionales-sct/> [12 de noviembre de 2024].

¹⁰⁴ *Doble remolque: Aplicar y vigilar la normatividad, clave para la seguridad vial, CANACAR*, Posted On 25 de noviembre de 2022, Cámara Nacional del Autotransporte de Carga. Disponible en: <https://canacar.com.mx/doble-remolque-aplicar-y-vigilar-la-normatividad-clave-para-seguridad-vial-canacar/> [13 de noviembre de 2024].

En este sentido, agregó que la configuración doblemente articulada es una forma de transporte altamente regulada, pues de acuerdo con la NOM-012-SCT-2-2017 debe cumplir los siguientes requisitos técnicos y administrativos para su circulación:

- Velocidad máxima de 80 km/h
- Circular por el carril confinado de la extrema derecha.
- Solamente puede circular por carreteras Tipo ET y A, contando con su Autorización Expresa otorgada por la SICT.
- Peso Bruto Vehicular (PBV) permitido de 75.5 toneladas. Longitud máxima de 31 metros.

“La relación del autotransporte con la sociedad es vital. La configuración doblemente articulada es una de las más solicitadas por los permisionarios y es una de las formas de transporte más reguladas”, dijo.

Asimismo, reiteró la disposición de CANACAR para contribuir a buscar el equilibrio entre la seguridad vial y el movimiento de mercancías mediante el impulso de la Ley General del Autotransporte.

A la mesa de diálogo asistieron Jesús López, en representación de CONCAMIN; Alex Theissen, presidente ejecutivo de la ANTP; Jesús Guzmán, representante de CAINTRA; entre otros.

A continuación, la postura de CANACAR en voz de Ramón Medrano, presidente nacional:

“EXIGEN ANÁLISIS DETALLADOS SOBRE PROHIBICIÓN DEL DOBLE REMOLQUE”¹⁰⁵

Organismos cúpula empresariales, así como usuarios y dueños de flotas de autotransporte de carga en el país manifestaron su posicionamiento en torno al proceso de dictaminación de la Iniciativa con Proyecto de Decreto que adiciona el Artículo 50 Bis y reforma el Artículo 61 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, presentada por la diputada Lorena Piñón Rivera en octubre pasado, en materia de prohibición de la circulación de los tractocamiones de doble remolque (full) en carreteras y caminos del territorio nacional.

Información obtenida por Grupo T21 reveló que más de 30 asociaciones y cámaras empresariales hicieron un llamado a las autoridades para **“considerar un análisis más detenido sustentado en información objetiva y verificable... que permita lograr un sano equilibrio entre la seguridad vial, el medio ambiente, la seguridad energética y el bienestar social (...) para los usuarios y permisionarios de la Industria Nacional del Autotransporte de Carga, la vida y la integridad física de las personas que transitan por las carreteras y vialidades del país siempre ha sido nuestra más alta prioridad”**, señaló el documento.

Los organismos manifestaron que la seguridad vial es su mayor objetivo y los ha impulsado a implementar y diseñar permanentemente medidas encaminadas a fortalecer la seguridad en el transporte, “para contribuir de manera sustancial a un fin superior de interés público, consistente en lograr que la movilidad de personas y mercancías sea más segura y eficiente, es decir, sin accidentes ni contratiempos”.

“En este sentido, ponemos especial énfasis en el estricto cumplimiento de la regulación legislativa, normativa y reglamentaria aplicable al autotransporte de carga, así como a las propuestas de adecuación y mejora que se realizan tanto en el Congreso de la Unión como en las distintas dependencias de la administración pública encargadas de su aplicación”, se lee en el documento.

¹⁰⁵ *EXIGEN ANÁLISIS DETALLADOS SOBRE PROHIBICIÓN DEL DOBLE REMOLQUE*, en: Redacción T21, 13 de octubre de 2022. Disponible en: <https://t21.com.mx/terrestre-2022-04-13-exigen-analisis-detallados-sobre-prohibicion-doble-remolque/> [12 de noviembre de 2024].

Expusieron que la solución para mitigar la accidentabilidad, lesiones y fatalidades que desafortunadamente se registran en las carreteras del país “precisa del trabajo conjunto entre los sectores interesados en lograr una mayor seguridad vial”, y subrayaron que la colaboración es posible y la recientemente aprobada Ley General de Movilidad y Seguridad Vial es un claro ejemplo.

Ciertamente los usuarios y dueños de flotas de autotransporte de carga en el país comparten con la diputada Piñón Rivera la meta de hacer más seguro el tránsito en las carreteras del país. Sin embargo, “consideramos que la prohibición expresa de la circulación de una configuración vehicular en particular podría generar un efecto contrario en la seguridad vial, además de repercusiones adicionales en términos ambientales, de abasto de bienes y servicios esenciales y de seguridad energética”, destacaron.

Consideraciones sobre la configuración doble remolque:

- Cuenta con mayor tecnología para garantizar la seguridad de su circulación (governador de velocidad, suspensión neumática, ABS, motor electrónico).
- Tiene la tasa más baja de participación en siniestros, 4.4%, en comparación con las demás configuraciones de autotransporte de carga.
- Es la configuración más regulada y su operación requiere de una autorización expresa y una licencia especial que exige más capacitación para su obtención por parte de los conductores.
- Mueve entre el 20 y 35% de toda la carga nacional.
- Es pieza clave en las cadenas de suministro de materias primas y distribución de mercancías, debido a que llega a donde otros modos de transporte no lo hacen (marítimo, ferroviario y aéreo).
- Contribuye a disminuir los costos logísticos y el precio de bienes e insumos para el consumidor final, importante en un contexto inflacionario como el que actualmente se vive en el país.
- Reduce en un 68% las emisiones de CO2 y consumo de combustible por tonelada transportada.
- Ayuda a mitigar los efectos del cambio climático por la disminución de fuentes móviles de emisión de gases a la atmósfera.
- Ocupa 55% menos espacio en carretera que 2 camiones sencillos.
- Es estratégica para el combate al robo de combustible y la seguridad energética: Pemex cuenta con 671 autotanques de doble remolque con capacidad equivalente a 144,000 barriles diarios.”

“Tráileres doble remolque: Iniciativas para regularlos llevan una década en la ‘congeladora’ mientras persisten accidentes”¹⁰⁶

Los diputados que proponen dichas iniciativas argumentan que la presencia de este tipo de transporte pone en riesgo la integridad de los operadores, las condiciones de la mercancía y la vida de quienes manejan cerca de estos vehículos.

El choque de dos tráileres de doble remolque terminó por embestir a cinco vehículos. El saldo total fue de ocho personas fallecidas, dos personas en estado de gravedad y ninguna persona detenida. El hecho ocurrió el pasado 14 de septiembre, a la altura de Michoacán, en la autopista Siglo XXI.

¹⁰⁶ *Tráileres doble remolque: Iniciativas para regularlos llevan una década en la ‘congeladora’ mientras persisten accidentes*, por: Siboney Flores en: Animal Político, 29 de septiembre de 2022. Disponible en: <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/trailer-doble-remolque-iniciativas-congeladas-persisten-accidentes> [12 de noviembre de 2024].

Esto no es un caso aislado. De acuerdo a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), en un año como 2020 murieron mil 460 personas en hechos vinculados con accidentes de tráiler con doble remolque.

Desde hace una década se escuchan reclamos de familiares de víctimas y activistas, y en el Congreso se han presentado una veintena de iniciativas para impedir que sigan circulando vehículos con estas características

Sin embargo, dichas iniciativas hasta ahora permanecen en la ‘congeladora legislativa’, sin prosperar mientras persisten este tipo de accidentes.

La más reciente se presentó en abril de 2022, para modificar el artículo 50 de la Ley de Caminos y Puentes y Autotransporte Federal, y prohibir la circulación de vehículos de carga con doble remolque.

Pero, ¿qué permite la ley exactamente sobre estos vehículos y de qué va este último intento legislativo? Te contamos:

Dimensiones permitidas

De acuerdo con la norma mexicana que regula la circulación de vehículos de autotransporte en México, un tráiler de doble remolque tiene permitido cargar hasta 75.5 toneladas y puede medir hasta 32.5 metros de largo.

Sin embargo, en un informe entregado al Senado se documentó que el peso de tráileres que circulan así en México puede llegar hasta las 120 toneladas.

“Cuando un doble remolque tiene sobrecarga, su sistema de frenado es más lento, lo que le impide frenar pronto, puede tardar más de 10 segundos en lograr frenar, por eso terminan llevándose a una serie de automóviles”, advierte Antonio Azueta, mecánico y reparador de tráileres.

De acuerdo con un estudio del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), de 2016, el frenado de un tráiler doble remolque, con 74 toneladas, necesitaría frenar 52 metros antes y tardaría al menos 4 segundos en hacer un alto total.

“Entonces estamos hablando de que no frenan porque en primera van muy pegados de los demás carros, en segunda porque aunque pisen el freno el sistema tarda en actuar esos diez segundos, al final resulta insuficiente”, agrega Azueta.

“Cuando un doble remolque tiene sobrecarga, su sistema de frenado es más lento, lo que le impide frenar pronto, puede tardar más de 10 segundos en lograr frenar, por eso terminan llevándose a una serie de automóviles”, advierte Antonio Azueta, mecánico y reparador de tráileres.

De acuerdo con un estudio del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), de 2016, el frenado de un tráiler doble remolque, con 74 toneladas, necesitaría frenar 52 metros antes y tardaría al menos 4 segundos en hacer un alto total.

“Entonces estamos hablando de que no frenan porque en primera van muy pegados de los demás carros, en segunda porque aunque pisen el freno el sistema tarda en actuar esos diez segundos, al final resulta insuficiente”, agrega Azueta.

Lo que dice la ley y lo que se propone

La ley que regula esto es la de Caminos y Puentes y Autotransporte Federal, y solo establece dos artículos para el tema de autotransporte de carga.

En el artículo 50 establece que existe un permiso de cargar cualquier tipo de elemento y que su regulación estará a cargo de la SICT. El restante artículo señala que “las maniobras de carga y descarga no requerirán de alguna autorización para su prestación”.

Desde el punto de vista de Zatarain, el problema de este apartado es que la ley no “no tiene tarjetas tan específicas para cada caso, me parece que habría que ser más claros, entre ello en las sanciones”.

“Esto evidentemente, esta regulación, no está hecha con las patas, está hecha a modo. Secretaría y Comunicaciones y Transportes tiene la dirección de autotransporte federal, esto no se necesitaría pasar el legislativo, con un oficio del director general de autotransporte federal se podrían prohibir de la noche a la mañana, hace falta voluntad, solo eso”, recalca

Gandini, quien perdió en 2016 a uno de sus hijos porque un tráiler doble remolque lo embistió.

Según la Cámara de Diputados, a lo largo de 10 años al menos se han presentado una veintena de iniciativas relacionadas al tema e impulsadas por distintos partidos políticos, pero ninguna ha sido aprobada.

En abril de este año, Víctor Manuel Pérez Díaz, diputado presidente de la comisión de comunicaciones y transportes, negó ante medios que se haya ‘congelado’ el tema desde el Congreso, argumentando que no había condiciones para darle seguimiento al tema debido a la pandemia.

Sin embargo, la diputada Lorena Piñón, de la bancada del PRI, lleva dos años denunciando que “hay falta de voluntad por legislar”. En la misma situación estuvo Verónica Martínez, quien en 2017 era diputada por la misma bancada y argumentó también la “falta de voluntad política para legislar”.

La más reciente fue presentada el 12 de abril de este 2022 por el diputado Alberto Anaya Gutiérrez del Partido del Trabajo. Su propuesta consiste en reformar el párrafo tercero del artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para que se prohíba el tráiler con doble remolque y cualquier unidad que sobrepase las 22 toneladas de peso o los 22 metros de largo.

“Al llevar más peso del permitido en los estándares internacionales, los vehículos de carga pueden ser causantes de accidentes de tránsito, además por su sobrepeso, abonan al deterioro de las vialidades urbanas y rurales”, explicó Anaya durante la presentación de su iniciativa, frente al resto de diputados.

El diputado ha presentado en diversas ocasiones la misma iniciativa. La primera vez que la propuso ocurrió en 2013 ante la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados, sin que lograra avanzar.

En octubre de 2021, la diputada Lorena Piñón presentó una iniciativa para reformar la ley y prohibir la circulación de autotransporte de doble remolque o semirremolque en las carreteras del país.

Su propuesta consistía en adicionar un artículo, el ‘51 Bis’ y modificar el 6 de dicha ley, para prohibir los tráiler doble remolque y para hacer que durante su paso los tráileres extranjeros cumplieran con las medidas aprobadas en el país.

“Consideramos necesario prohibir los automotores de doble remolque por la alta incidencia de accidentes por situaciones como por el deficiente sistema de frenado, las peligrosas dimensiones de longitud y tonelaje. Son muy altos los daños económicos colaterales que representan el deterioro de las carreteras y los recurrentes cortes en la circulación, derivados por los accidentes de doble remolque”, dijo Piñón tras presentar la iniciativa, y quien perdió al papá de su hijo por un accidente donde estuvo involucrado un tráiler doble remolque.

Un año antes, en octubre de 2021, los diputados María del Rocío Corona Nakamura y Christian Joaquín Sánchez, ambos del Partido Verde, presentaron otra iniciativa relacionada con eliminar los tráileres doble remolque. Su propuesta consistía en integrar el artículo en agregar el artículo ‘50 Bis’.

Ambos diputados señalaron que la presencia de este tipo de transporte pone en riesgo la integridad de los operadores, las condiciones de la mercancía y la vida de quienes manejan cerca de estos vehículos.

La última ocasión en que la Cámara de Diputados trabajó en conjunto una propuesta fue en marzo de 2020 cuando se presentó el foro “Doble remolque, equilibrando el desarrollo económico y la seguridad vial”, organizado por la Comisión de Comunicaciones y Transportes, para llegar acuerdos entre el Senado, los diputados con iniciativas, la sociedad civil, la dirección de Autotransporte de la Secretaría de Comunicaciones y la Asociación Nacional de Transporte Privado, pero el trabajo acordado, de nuevo, terminó en la congeladora.”

CONSIDERACIONES GENERALES

Los primeros antecedentes del transporte de carga en México se ubican dentro de la época prehispánica. A través del tiempo esta actividad ha ido evolucionando hasta contar con el transporte aéreo, el marítimo y el terrestre, éste último con dos formas: el **ferroviario y el carretero**, el cual se desarrolla mediante varios tipos de configuraciones de autotransporte, una de ellas la que se conoce como de doble remolque.

No obstante, que este tipo de autotransporte de carga cuenta con regulación propia del sector, el cual se fundamenta en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y sus respectivos reglamentos y normatividad, de acuerdo con la **reforma constitucional del 2020**, existe una estrecha vinculación con el **derecho a la movilidad y seguridad vial**; sin embargo, con la utilización de estos vehículos de carga pesada se han **identificado diversas problemáticas**, las cuales han sido abordadas tanto por organismos internacionales como la OCDE, así como por el Senado de la República, a través de diversos foros.

Dentro de las problemáticas identificadas con este tipo de transporte, se encuentran las siguientes:

- La fatiga de conductores por las largas jornadas de manejo de las unidades.
- Los vehículos son usados e importados de los Estados Unidos, lo que implica daños al medio ambiente por las emisiones contaminantes que ocasiona.
- Las normas de seguridad no son aplicadas correctamente por la falta de equipos especializados de inspección obligatoria y las que existen resultan peligrosas por estar establecidas a pie de carretera.
- Las estaciones de medición de pesos y dimensiones no operan las 24 horas;
- No existe un programa amplio de cumplimiento que facilite inspecciones y permita el cumplimiento de la regulación.

Ahora bien, ante tales problemáticas y las circunstancias perjudiciales derivadas de las mismas, **surgen algunas recomendaciones** como, incrementar los recursos para la aplicación de las normas; regular sobre horas de servicio; introducir estándares de emisiones en la regulación para vehículos importados de segunda mano; y una que destaca es la relacionada con pesos y dimensiones, la cual debe fundamentar cualquier cambio, con evidencia empírica que permita realizar un análisis costo-beneficio sobre los cambios propuestos.

En cuanto a las recomendaciones que surgieron del **Foro Pesos y Dimensiones de las Configuraciones Vehiculares que Transitan en las Vías Federales de Comunicación**, llevado a cabo en el **Senado de la República en 2016**, se busca que los vehículos de doble remolque deben:

- Contar con GPS para la localización y ubicación del vehículo;
- Mantener prendidas las luces permanentemente;
- Circular a 80 km/h;
- Contar con un gobernador de velocidad, y
- Bajar de 80 a 75.5 toneladas el peso máximo autorizado.

En el **2019**, se llevó a cabo un **segundo Foro**, denominado: ***Doble remolque, equilibrando el desarrollo económico y la seguridad vial***, en éste se reconoce que existe una problemática en el cumplimiento de la legislación y normatividad que rige a este sector y que existen tres temas en común de las iniciativas hasta entonces presentadas en materia de regulación de los dobles remolques:

- Disminuir la siniestralidad de las carreteras;
- Disminuir la mortalidad ocasionada por las colisiones en las que participan este tipo de vehículos, y
- La disminución del deterioro del pavimento ocasionado por el transporte de carga, toda vez que, ello incide sobre la economía e incide sobre la propia seguridad de las carreteras.

Con relación a la pretensión de legislar sobre los dobles remolques, la opinión que comparten la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT), la Canacar, la ANTP, y la CONCAMIN, es en la necesidad de una mayor regulación y supervisión de este sector, y a pesar de que no se aprobó ninguna iniciativa de las presentadas en la Cámara de Diputados de la LXI a la LXII Legislaturas, no obstante, en la evolución que han tenido las Normas Oficiales Mexicanas, se observa un progreso al respecto, como lo es en la **NOM 012 de 2017**, estableciéndose nuevos requerimientos que deben cubrir los dobles remolques para su circulación, estos requisitos de algún modo se contemplaban en las iniciativas analizadas, como lo son los referentes al peso y dimensiones, sin embargo, éstos son mínimos a comparación de las diversas propuestas, además de que desde la entrada en vigor de esta NOM (26 de junio de 2018) a la fecha se considera han sido insuficientes.

Por otro lado, se observa a través del **Derecho Comparado** que, de los países analizados, **México** es el que **tiene los estándares más altos** en cuanto a dimensiones y pesos de los dobles remolques con **75.5 toneladas de peso máximo bruto vehicular y 31 metros de longitud**, seguido por **Alberta, Canadá** que establece que los dobles remolques deberán tener un peso bruto vehicular de 63.5 toneladas y 26 metros de Longitud. Por el contrario, **Panamá** es el país que presenta los estándares más bajos permitiendo un peso vehicular bruto de 22 toneladas y 20 metros de longitud.

En el caso de la **Unión Europea** se encuentra una Directiva que proporciona a los Estados miembros pesos y dimensiones para que los adopten, permitiendo la

flexibilidad para fijarlos dentro de los parámetros establecidos en ésta. Un ejemplo se encuentra con **España** quien permite para los dobles remolques un peso máximo vehicular de 44 toneladas y una longitud de 20.55 metros, al igual que lo establecido por la Unión Europea, aunque el promedio en general es de 40 y en comparación con ésta última la longitud es mayor a los 18.75 metros que permite.

Sin embargo, entre los hallazgos, se encontró que en **Argentina y Brasil** existen nuevas modalidades en el transporte de carga permitiendo mayores pesos y dimensiones de conformidad con los establecidos en estos países destacando Brasil que sí sobresale con respecto a México, pues permite un peso, a través de los denominados *super camiones*, de 91 toneladas y una longitud para este tipo de vehículos de 28 a 30 metros, condicionando su uso sólo para el transporte de azúcar. La Unión Europea también pretende aprobar un incremento en el peso y dimensiones de sus vehículos de carga como los dobles remolques bajo los denominados *megacamiones* sin alcanzar los establecidos para México.

Como se observa, es importante que las empresas transportistas y los conductores conozcan los distintos requerimientos que deben de cumplir los vehículos de carga pesada con que cuentan, para que, entre otras cosas, cuenten con las dimensiones y pesos máximos de conformidad con la normatividad correspondiente, evitando desde este ámbito los distintos percances viales de consecuencias fatales, entre otros perjuicios causados a la población en general, por este tipo de omisiones.

De igual forma, se considera importante la concientización en lo referente al exceso de las dimensiones máximas, tanto de ancho como de altura del camión, cuando se circula por las rutas que no están diseñadas para este tipo de volúmenes, como lo son los puentes, desniveles, así como por el declive o el ancho de las vías de comunicación que no corresponden a los accesos en los cuales puede circular por normatividad este tipo de vehículos pesados, ocasionando con ello accidentes, costos y pérdidas materiales tanto para el dueño de la carga, para el del autotransporte, así como de la infraestructura vial, y en el peor de los escenarios causando lesiones y pérdidas humanas.

Destaca que en la **LXIV Legislatura** fueron presentadas en la Cámara de Diputados **19 iniciativas** que proponen entre otras, **prohibir los camiones de carga** pesada que excedan los 24 metros de largo, en cuanto al tonelaje los que tengan un exceso de 40 toneladas, asimismo, se pretende **prohibir la circulación a los camiones de doble remolque:**

- Tanto en zonas urbanas como rurales y en todas las autopistas y carreteras federales, y
- Que procedan del extranjero y superen dichas dimensiones.

Durante la **LXV Legislatura** fueron presentadas **8 iniciativas** que van desde **prohibir:**

- La **circulación en carreteras y caminos del territorio nacional** a unidades de autotransporte de carga con doble articulación, así como a unidades de procedencia extranjera.
- Su circulación **los días de descanso obligatorio y fines de semana;**
- Que **transporten materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos.**
- La circulación a los que **sobrepasen una carga máxima de 22 toneladas de peso**, además, que la **longitud** de dichas unidades **no deberá superar los 22 metros.**

Asimismo, se propone que se revoque de manera permanente el permiso para circular, a los vehículos que no cumplan **con lo que establecen las NOM's en materia de peso y dimensiones máximas**, aunque no hace mención expresa a los dobles remolques. Además, se encontró una iniciativa que propone un **régimen de autorregulación** que pretende entre otros puntos, que los vehículos cuenten con una bitácora (electrónica para el caso de los dobles remolques), un sistema GPS, la revisión pre-viaje.

Por último, resumiendo en términos generales las dos grandes visiones confrontadas en el análisis de los argumentos vertidos tanto a favor como en contra acerca de la circulación de los dobles remolques, se identifican básicamente tres posturas:

- ✓ Regular su operación para “no afectar a la economía”,
- ✓ Regular su operación incrementando pesos y dimensiones en aras de contribuir a la disminución del CO₂,
- ✓ Sacarlos de circulación porque “es más importante la vida”.

ANEXO

Comparativo de Iniciativas en materia de regulación de autotransportes doblemente articulados presentadas a la Cámara de Diputados de la LXI a la LXV Legislatura.

➤ LXI Legislatura

En el siguiente cuadro se presentan los datos generales de la iniciativa presentada en la LXI Legislatura, en donde se puede observar el estado que guarda la misma:

DATOS GENERALES				
No. de Iniciativa	Fecha de publicación Gaceta Parlamentaria	Reforma(s) y/o adición(es)	Presentado por:	Estado de la Iniciativa
1	Número 2997-VI, martes 27 de abril de 2010.	Que adiciona un artículo 50 Bis y reforma el artículo 74 Ter de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.	Dip. Samuel Herrera Chávez, PRD.	Turnada a la Comisión de Transportes. Turno modificado el 29 de abril de 2010; pasa a la Comisión de Transportes, con opinión de la Comisión Especial de la industria automotriz. Returnada el jueves 24 de marzo de 2011, con base en el artículo sexto transitorio del Reglamento de la Cámara de Diputados. Prórroga por 45 días, otorgada el lunes 30 de mayo de 2011, con base en el artículo 183, numeral 2, del Reglamento de la Cámara de Diputados.

Texto Vigente	Iniciativas
Ley de Caminos, Puentes y Autotransportes	(1)
TITULO TERCERO DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL CAPITULO IV AUTOTRANSPORTE DE CARGA 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. La Secretaría regulará el autotransporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos que circulen	Artículo 50 Bis. Los vehículos de transporte de carga que circulen por carreteras federales sólo podrán constar de una articulación, constituyéndose por un elemento propulsor camión o tracto camión y un elemento de arrastre, pudiendo ser este un remolque o semirremolque. Queda prohibida la circulación de vehículos que excedan de una articulación, así como el uso de portacontenedores o plataformas que no cuenten con las características mínimas que garanticen la correcta sujeción del contenedor, debiendo en todo momento respetar las disposiciones de pesos y dimensiones de esta ley, el reglamento y las normas oficiales correspondientes. Artículo 74 Ter. La Secretaría de Seguridad Pública a través de la Policía Federal

<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Preventiva podrá retirar de la circulación los vehículos en los siguientes casos: I. a V.... VI. Cuando se contravenga lo dispuesto en el artículo 50 Bis de la presente ley. Transitorios Primero. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación. Segundo. Se derogan las disposiciones legales que contravengan el presente decreto. Tercero. Las normas oficiales mexicanas deberán ajustarse a lo dispuesto por esta ley.</p>
--	--

➤ **LXII Legislatura**

En el siguiente cuadro se presentan los datos generales de las iniciativas presentadas en la LXII Legislatura en la Cámara de Diputados, en donde se puede observar el estado que guardan las mismas:

DATOS GENERALES				
No. de Iniciativa	Fecha de publicación Gaceta Parlamentaria	Reforma(s) y/o adición(es)	Presentado por:	Estado de la Iniciativa
1	Número 3773, lunes 20 de mayo de 2013.	Que reforma el párrafo tercero del artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para prohibir la circulación de camiones con doble remolque o que sobrepasen un máximo de 22 toneladas de carga.	Diputados Manuel Rafael Huerta Ladrón de Guevara y Alberto Anaya Gutiérrez, PT.	Turnada a la Comisión de Transportes. Prórroga por 90 días, otorgada el martes 2 de julio de 2013, con base en el artículo 185 del Reglamento de la Cámara de Diputados. Precluida el jueves 30 de abril de 2015, se considera como asunto total y definitivamente concluido.
2	Número 3890-IX, martes 22 de octubre de 2013.	Que adiciona el artículo 50-A a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para prohibir la circulación de unidades de autotransporte de carga de dos o más articulaciones que transporten materiales peligrosos.	María del Rocío Corona Nakamura, PRI.	Turnada a la Comisión de Transportes. Precluida el viernes 21 de agosto de 2015, se considera como asunto total y definitivamente concluido.
3	Número 4075,	Que reforma el artículo 50 de la Ley de	Congreso de	Turnada a la Comisión de Transportes.

viernes 25 de julio de 2014.	Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de la circulación de vehículos de doble remolque.	Colima.	Precluida el viernes 29 de mayo de 2015, se considera como asunto total y definitivamente concluido.
------------------------------	--	---------	---

➤ **LXIII Legislatura**

En el siguiente cuadro se presentan los datos generales de las iniciativas presentadas en la LXIII Legislatura en donde se puede observar el estado que guardan las mismas:

DATOS GENERALES				
No. de Iniciativa	Fecha de publicación Gaceta Parlamentaria	Reforma(s) y/o adición(es)	Presentado por:	Estado de la Iniciativa
1	Número 4582-I, martes 26 de julio de 2016.	Que reforma el último párrafo del artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, a fin de restringir el uso de autotransportes doblemente articulados.	Diputados Jorge López Martín y Francisco José Gutiérrez de Velasco Urtaza, PAN.	Turnada a la Comisión de Comunicaciones. Turno modificado el 3 de agosto de 2016; pasa a la Comisión de Transportes. Prórroga por 45 días, otorgada el jueves 22 de septiembre de 2016, con base en el artículo 183, numeral 2, del Reglamento de la Cámara de Diputados.
2	Número 4626-VIII, martes 27 de septiembre de 2016	Que adiciona el artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para prohibir la circulación de transporte de carga de doble remolque	Dip. Mario Machuca Sánchez, PVEM y suscrita por integrantes del Grupo Parlamentario del PVEM	Turnada a la Comisión de Transportes. Prórroga por 100 días, otorgada el miércoles 14 de diciembre de 2016, con base en el artículo 185 del Reglamento de la Cámara de Diputados.
3	Número 4621-IV, martes 20 de septiembre de 2016.	Que reforma el artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal	Dip. José Luis Orozco Sánchez Aldana, PRI.	Turnada a la Comisión de Transportes. Prórroga por 100 días, otorgada el miércoles 14 de diciembre de 2016, con base en el artículo 185 del Reglamento de la Cámara de Diputados
4	Número 4636-IV, martes 11 de octubre de 2016.	Que adiciona el artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para prohibir la circulación de	Dip. Gonzalo Guízar Valladares, PES.	Turnada a la Comisión de Transportes. Prórroga por 100 días, otorgada el miércoles 14 de diciembre de 2016, con base en el

		vehículos de carga de doble remolque en la red de carreteras federales.		artículo 185 del Reglamento de la Cámara de Diputados.
5	Número 4664-I, martes 22 de noviembre de 2016	Que adiciona los artículos 17, fracción XV, y 50 a 50 D a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para prohibir la circulación de camiones de doble remolque en carreteras federales y caminos locales.	Congreso de Jalisco	Turnada a la Comisión de Transportes. Prórroga por 45 días, otorgada el martes 31 de enero de 2017, con base en el artículo 183, numeral 2, del Reglamento de la Cámara de Diputados.
6	Número 4652-V, jueves 3 de noviembre de 2016.	Que reforma el párrafo tercero del artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para 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.	Dip. Araceli Damián González, Morena.	Turnada a la Comisión de Transportes. Prórroga por 45 días, otorgada el martes 31 de enero de 2017, con base en el artículo 183, numeral 2, del Reglamento de la Cámara de Diputados.
7	Número 4705-V, miércoles 25 de enero de 2017.	Que reforma y adiciona el artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.	Dip. Arturo Santana Alfaro, PRD.	Turnada a la Comisión de Transportes. Prórroga por 100 días, otorgada el jueves 6 de abril de 2017, con base en el artículo 185 del Reglamento de la Cámara de Diputados.
8	Número 4714-III, martes 7 de febrero de 2017.	Que reforma el artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.	Dip. Jonadab Martínez García, Movimiento Ciudadano	Turnada a la Comisión de Transportes. Prórroga por 100 días, otorgada el jueves 6 de abril de 2017, con base en el artículo 185 del Reglamento de la Cámara de Diputados.
9	Número 4792, viernes 2 de junio de 2017	Que adiciona el artículo 50 Bis de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.	Congreso de Jalisco	Turnada a la Comisión de Transportes. Prórroga hasta el 15 de diciembre de 2017, otorgada el martes 15 de agosto de 2017, con base en el artículo 185 del Reglamento de la Cámara de Diputados.
10	Número 4808, viernes 26 de junio de 2017.	Que reforma el artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para prohibir la circulación por la red carretera federal a vehículos que excedan en dimensión o peso la	Dip. Cynthia Gissel García Soberanes, PES.	Turnada a la Comisión de Transportes. Prórroga hasta el 15 de diciembre de 2017, otorgada el martes 15 de agosto de 2017, con base en el artículo 185 del Reglamento de la Cámara de Diputados.

		norma internacional		
11	Número 4814, martes 4 de julio de 2017.	Que adiciona los párrafos cuarto y quinto al artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.	Dip. Francisco Martínez Neri, PRD.	Turnada a la Comisión de Comunicaciones. Turno modificado el 17 de julio de 2017; pasa a la Comisión de Transportes. Prórroga hasta el 30 de abril de 2018, otorgada el martes 26 de septiembre de 2017, con base en el artículo 185 del Reglamento de la Cámara de Diputados.

Texto Vigente	Iniciativas	
Ley de Caminos, Puentes y Autotransportes	(1)	(2)
<p>TITULO TERCERO DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL CAPITULO IV AUTOTRANSPORTE DE CARGA</p> <p>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.</p> <p>La Secretaría regulará el autotransporte de 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.</p> <p>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.</p>	<p>Artículo 50. ...</p> <p>...</p> <p><u>No podrán circular por ninguna razón los autotransportes doblemente articulados en carreteras federales y en zonas urbanas y semiurbanas.</u></p>	<p>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.</p> <p>La Secretaría regulará el autotransporte de 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.</p> <p>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.</p> <p>Asimismo, estará prohibido la circulación de autotransporte de carga de doble remolque y/o que excedan los 25 metros de largo y 45 toneladas de peso total.</p>

Texto Vigente	Iniciativas	
Ley de Caminos, Puentes y Autotransportes	(3)	(4)
<p>TITULO TERCERO DEL AUTOTRANORTE FEDERAL CAPITULO IV AUTOTRANORTE DE CARGA</p> <p>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.</p> <p>La Secretaría regulará el autotransporte de 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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>La Secretaría regulará el autotransporte de 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, quedando estrictamente prohibido su autotransporte en vehículos de doble remolque.</p> <p>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.</p> <p>Artículo Único. El presente decreto entrará en vigor, tres años posteriores al día de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p>	<p>Artículo 50. ...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>No podrán circular por la red de carreteras federal vehículos de carga doblemente articulados o que excedan 22.5 metros de largo y 40 toneladas de peso bruto vehicular, en ninguna configuración.</p> <p>La Secretaría no podrá otorgar, bajo ninguna circunstancia, permisos regulares ni especiales para tractocamiones con doble remolque en ninguna de sus configuraciones para circular por la red federal de carreteras.</p>

Texto Vigente	Iniciativas	
Ley de Caminos, Puentes y Autotransportes	(5)	(6)
<p style="text-align: center;">TITULO PRIMERO DEL REGIMEN ADMINISTRATIVO DE LOS CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL CAPITULO III CONCESIONES Y PERMISOS</p> <p>Artículo 17.- Las concesiones y permisos se podrán revocar por cualquiera de las causas siguientes: I. a XIII. ...</p> <p style="text-align: center;">TITULO TERCERO DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL CAPITULO IV AUTOTRANSPORTE DE CARGA</p> <p>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.</p> <p>La Secretaría regulará el autotransporte de 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.</p> <p>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.</p>	<p>Artículo 17. ... I. a XIII. ... [XIV] Incumplir reiteradamente cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta Ley o en sus reglamentos; El titular de la concesión o permiso omite cumplir o permita a sus conductores el incumplimiento ya sea de manera intencional o no intencional con los máximos de velocidad, peso, capacidad y dimensiones establecidos por la secretaría; o XV. Las demás previstas en la concesión o el permiso respectivo.</p> <p>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.</p> <p>Artículo 50 B. Queda estrictamente prohibida la circulación de las unidades de autotransporte con un peso de carga mayor de 43 toneladas, con o sin elemento de arrastre.</p> <p>Artículo 50 C. No habrá ninguna expedición, reconocimiento, aval o aprobación por la secretaría de permisos que autorizan llevar temporalmente peso adicional al máximo permitido conforme a lo establecido en esta ley.</p> <p>Artículo 50 D. Los conductores de unidades de autotransporte de carga están obligados a detener su circulación y estacionarse en un lugar seguro, cuando las condiciones de visibilidad sean mínimas y las condiciones climáticas sean</p>	<p>[Artículo 50. ...] [...] 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.</p>

	desfavorables, al grado que le impidan reducir la capacidad de operación y control de las unidades.	
--	--	--

Texto Vigente	Iniciativas	
Ley de Caminos, Puentes y Autotransportes	(7)	(8)
<p>TITULO TERCERO DEL AUTOTRANORTE FEDERAL CAPITULO IV AUTOTRANORTE DE CARGA</p> <p>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.</p> <p>La Secretaría regulará el autotransporte de 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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>La secretaría regulará el autotransporte de 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.</p> <p>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.</p> <p>Queda totalmente prohibida la circulación en las carreteras federales de autotransporte de carga de doble remolque o fulles que excedan 23 metros de largo y 38 toneladas de peso</p>	<p>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.</p> <p>La secretaría regulará el autotransporte de 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.</p> <p>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.</p> <p>La secretaría no otorgara permiso o autorización especial para el tractocamión doblemente articulado de carga general en sus diferentes configuraciones vehiculares.</p> <p>Artículos Transitorios</p> <p>Primero. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, realizara las modificaciones necesarias a la Ley, reglamentos respectivos y a la NOM-012-SCT-2-2014, en un plazo de 90 días posteriores a la</p>

	total. Asimismo, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no podrá otorgar permisos especiales para que puedan circular.	publicación del presente decreto en el Diario Oficial de la Federación. Segundo. El permiso especial otorgado por la secretaría antes de la entrada en vigor del presente decreto, dejara de tener vigencia a los 105 días hábiles posteriores a partir de la entrada en vigor del presente decreto.
Texto Vigente	Iniciativas	
Ley de Caminos, Puentes y Autotransportes	(9)	(10)
TITULO TERCERO DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL CAPITULO IV AUTOTRANSPORTE DE CARGA Artículo 50.- El permiso... La Secretaría regulará el autotransporte... Tratándose de objetos voluminosos...	Artículo 50 Bis. Queda prohibida la circulación de unidades de autotransporte de carga de dos o más articulaciones, remolques, semirremolques o ejes de carga y arrastre.	Artículo 50. El... La... Tratándose... Queda prohibida la circulación por la red carretera federal, de vehículos que excedan un ancho de dos metros con cincuenta y nueve centímetros, una altura de cuatro metros con veintisiete centímetros, un largo de diecinueve metros con ochenta y nueve centímetros y, treinta y nueve mil novecientos cincuenta y dos kilogramos de peso bruto vehicular. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, bajo ninguna circunstancia, podrá otorgar permiso de carga a vehículos de motor que traspasen las dimensiones señaladas en el párrafo que antecede.

Texto Vigente	Iniciativas	
Ley de Caminos, Puentes y Autotransportes	(11)	
TITULO TERCERO DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL CAPITULO IV AUTOTRANSPORTE DE CARGA Artículo 50.- El permiso... La Secretaría regulará el	Artículo 50. La circulación de autotransportes de carga de doble remolque, que excedan 13 metros de largo o 38 toneladas de peso total sólo se podrá realizar mediante permisos específicos expedidos por la Secretaría.	

autotransporte de... Tratándose de objetos voluminosos o de gran peso,	<p>La Secretaría no podrá autorizar su circulación durante los días y rutas de flujo vehicular superior al promedio mensual observado el año inmediato anterior.</p> <p style="text-align: center;">Artículos Transitorios</p> <p>Primero. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>Segundo. Se establece un plazo de 90 días naturales para que la Secretaría actualice la normatividad aplicable, establezca el procedimiento en que se notificará a los particulares y los criterios para establecer los días y rutas de flujo superior al promedio mensual observado en el año inmediato anterior.</p>
---	--

➤ **LXIV Legislatura**

• **Cámara de Diputados**

Durante la LXIV Legislatura en la Cámara de Diputados se presentaron 19 iniciativas que pretenden regular la circulación de camiones de doble remolque. En el siguiente cuadro se presentan los datos generales y el estado que guardan dichas iniciativas:

DATOS GENERALES				
No. de Iniciativa	Fecha de publicación Gaceta del Senado	Reforma(s) y/o adición(es)	Presentado por:	Estado de la Iniciativa
1	Número 5126-II, martes 2 de octubre de 2018.	Que adiciona el artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para prohibir la circulación de autotransporte de carga de doble remolque o que excedan los 25 metros de largo y 45 toneladas de peso total.	Diputados Arturo Escobar y Vega, PVEM, y Erika Mariana Rosas Uribe, Morena.	Turnada a la Comisión de Comunicaciones y Transportes.
2	Número 5143-II, jueves 25 de octubre de 2018.	Que reforma y adiciona los artículos 50 y 61 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.	Dip. Adriana Gabriela Medina Ortiz, Movimiento Ciudadano.	Turnada a la Comisión de Comunicaciones y Transportes. Prórroga por 90 días, otorgada el jueves 13 de diciembre de 2018, con base en el artículo 185 del Reglamento de la Cámara de Diputados.
3	Número 5175-III, martes 11 de diciembre de 2018.	Que reforma el artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte	Dip. Francisco Javier	Turnada a la Comisión de Comunicaciones y Transportes.

		Federal, para prohibir la circulación de camiones con doble remolque tanto en zonas urbanas como rurales, así como en todas las autopistas y carreteras federales del país.	Borrego Adame, Morena.	Prórroga hasta el 30 de septiembre de 2019, otorgada el jueves 14 de febrero de 2019, con base en el artículo 185 del Reglamento de la Cámara de Diputados. Dictaminada en sentido negativo el jueves 12 de diciembre de 2019, se considera asunto totalmente concluido. ¹⁰⁷
4	Número 5175-IV, martes 11 de diciembre de 2018.	Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de criterios máximos de pesos y dimensiones para permitir la circulación de camiones con doble remolque.	Dip. Samuel Herrera Chávez, Morena.	Turnada a la Comisión de Comunicaciones y Transportes. Prórroga hasta el 30 de septiembre de 2019, otorgada el jueves 14 de marzo de 2019, con base en el artículo 185 del Reglamento de la Cámara de Diputados.
5	Número 5184-IV, viernes 21 de diciembre de 2018. (914)	Que reforma los artículos 17 y 36 y adiciona el 50 Bis a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.	Dip. Hortensia María Luisa Noroña Quezada, PRI.	Turnada a la Comisión de Comunicaciones y Transportes. Prórroga hasta el 30 de septiembre de 2019, otorgada el jueves 14 de marzo de 2019, con base en el artículo 185 del Reglamento de la Cámara de Diputados.
6	Número 5216-III, martes 12 de febrero de 2019.	Que adiciona el artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.	Dip. Nayeli Salvatori Bojalil, PES.	Turnada a la Comisión de Comunicaciones y Transportes. Prórroga hasta el 31 de octubre de 2019, otorgada el lunes 27 de mayo de 2019, con base en el

¹⁰⁷ Entre las consideraciones para dictaminar la iniciativa en sentido negativo se encuentra la siguiente: “XI. Esta comisión dictaminadora determina que prohibir la circulación de los tractocamiones doblemente articulados sin un plan alternativo de sustitución que compense el déficit que provocaría su desaparición en el medio de auto transporte de carga, podría traer consigo consecuencias de impacto económico, afectando cadenas de producción en detrimento del ingreso de las familias mexicanas.”

				artículo 185 del Reglamento de la Cámara de Diputados.
7	Número 5221-VI, martes 19 de febrero de 2019.	Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para prohibir la circulación de vehículos de autotransporte de carga con doble remolque.	Presentada por la diputada Hortensia María Luisa Noroña Quezada, PRI.	Turnada a la Comisión de Comunicaciones y Transportes.
8	Número 5252-II, lunes 8 de abril de 2019.	Que adiciona el artículo 51 Bis y reforma el 61 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.	Dip. Rubén Ignacio Moreira Valdez, PRI.	Turnada a la Comisión de Comunicaciones y Transportes. Prórroga hasta el 31 de octubre de 2019, otorgada el lunes 27 de mayo de 2019, con base en el artículo 185 del Reglamento de la Cámara de Diputados. Retirada el jueves 31 de octubre de 2019, con base en el artículo 77, numeral 2, del Reglamento de la Cámara de Diputados.
9	Número 5264-V, viernes 26 de abril de 2019. (1562)	Que reforma los artículos 70 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y 40 de la Ley de Puertos, en materia de verificación de pesos y dimensiones.	Dip. Francisco Javier Borrego Adame, Morena.	Turnada a la Comisión de Comunicaciones y Transportes, con opinión de la Comisión de Marina. Prórroga hasta el 29 de noviembre de 2019, otorgada el miércoles 10 de julio de 2019, con base en el artículo 185 del Reglamento de la Cámara de Diputados.
10	Número 5264-V, viernes 26 de abril de 2019. (1564)	Que reforma el artículo 39 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de verificación de pesos y dimensiones.	Dip. Francisco Javier Borrego Adame, Morena.	Turnada a la Comisión de Comunicaciones y Transportes. Prórroga hasta el 29 de noviembre de 2019, otorgada el miércoles 10 de julio de 2019, con base en el artículo 185 del Reglamento de la Cámara de Diputados.
11	Número 5345-I, martes 20	Que adiciona el artículo 50 Bis a la Ley	Dip. Carlos Elhier Cinta	Turnada a la Comisión de

	de agosto de 2019. (1916)	de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de vehículos con doble remolque.	Rodríguez, PAN.	Comunicaciones y Transportes. Turno modificado el 24 de septiembre de 2019; pasa a la Comisión de Comunicaciones y Transportes, con opinión de la Comisión de Infraestructura. Prórroga hasta el 28 de febrero de 2020, otorgada el martes 5 de noviembre de 2019, con base en el artículo 185 del Reglamento de la Cámara de Diputados.
12	Número 5402-V, martes 5 de noviembre de 2019. (2720)	Que reforma el artículo 61 y adiciona el 51 Bis a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.	Dip. Rubén Ignacio Moreira Valdez, PRI.	Turnada a la Comisión de Comunicaciones y Transportes. Prórroga por 45 días, otorgada el miércoles 18 de diciembre de 2019, con base en el artículo 183, numeral 2, del Reglamento de la Cámara de Diputados.
13	Número 5415-III, martes 3 de diciembre de 2019. (2870)	Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.	Dip. Samuel Herrera Chávez, Morena.	Turnada a la Comisión de Comunicaciones y Transportes. Prórroga por 45 días, otorgada el jueves 27 de febrero de 2020, con base en el artículo 183, numeral 2, del Reglamento de la Cámara de Diputados.
14	Número 5436-VII, miércoles 15 de enero de 2020. (3141)	Que adiciona el artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, a fin de prohibir la circulación en carreteras federales de tractocamiones doblemente articulados que excedan las 40 toneladas de peso o que tengan una longitud total mayor de 24 metros.	Dip. Verónica María Sobrado Rodríguez, PAN.	Turnada a la Comisión de Comunicaciones y Transportes.
15	Número 5455-VI, martes 11 de febrero de 2020. (3381)	Que reforma y adiciona el artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de	Dip. Ulises García Soto, Morena.	Turnada a la Comisión de Comunicaciones y Transportes.

		vehículos doblemente articulados.		
16	Número 5462-III, jueves 20 de febrero de 2020. (3454)	Que adiciona el artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal a fin de prohibir la circulación de autotransporte de carga de doble remolque o que exceda los 25 metros de largo y 40 toneladas de peso total.	Dip. Francisco Javier Saldívar Camacho, PES.	Turnada a la Comisión de Comunicaciones y Transportes.
17	Número 5472-II, jueves 5 de marzo de 2020. (3808)	Que adiciona el artículo 50 Bis a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para reducir de 75.5 a 66.5 toneladas el peso que pueden transportar los vehículos de carga doblemente articulados.	Dip. Carlos Elhier Cinta Rodríguez, PAN; y suscrita por integrantes del Grupo Parlamentario del PAN.	Turnada a la Comisión de Comunicaciones y Transportes.
18	Número 5507-I-1, martes 28 de abril de 2020. (4278)	Que adiciona el artículo 39 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.	Dip. Francisco Javier Borrego Adame, Morena.	Turnada a la Comisión de Comunicaciones y Transportes.
19	Número 5660-XV, jueves 26 de noviembre de 2020. (5784)	Que adiciona el artículo 50 Bis a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para reducir de 75.5 a 66.5 toneladas el peso que pueden transportar los vehículos de carga doblemente articulados.	Carlos Elhier Cinta Rodríguez, PAN.	Turnada a la Comisión de Comunicaciones y Transportes.

Texto Vigente	Iniciativas	
Ley de Caminos, Puentes y Autotransportes	(1)	(3)
TITULO TERCERO DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL CAPITULO IV AUTOTRANSPORTE DE CARGA 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.	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. La secretaría regulará el autotransporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos que	Artículo 50. ...

<p>La Secretaría regulará el autotransporte de 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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>Tratándose de objetos voluminosos o de gran peso, se requiere de permiso especial que otorgue la secretaria, en los términos de esta ley y los reglamentos respectivos.</p> <p>Asimismo, estará prohibida la circulación de autotransporte de carga de doble remolque o que excedan los 25 metros de largo y 45 toneladas de peso total.</p>	<p>...</p> <p>Queda estrictamente prohibida la circulación de camiones con doble remolque tanto en zonas urbanas como rurales, así como en todas las autopistas y carreteras federales del país.</p>
--	---	---

Texto Vigente	Iniciativas	
Ley de Caminos, Puentes y Autotransportes	(6)	(14)
<p>TITULO TERCERO DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL CAPITULO IV AUTOTRANSPORTE DE CARGA</p> <p>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.</p> <p>La Secretaría regulará el</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Queda prohibida la circulación de autotransportes de carga de doble remolque y/o que excedan de 26 metros de largo o un peso bruto de 54 toneladas.</p>	<p>Artículo 50. ...</p> <p>...</p> <p>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.</p> <p>Queda prohibida la circulación en carreteras federales de tractocamiones doblemente articulados que excedan las 40 toneladas de peso y con una longitud total máxima de 24 metros.</p>

Texto Vigente	Iniciativas	
Ley de Caminos, Puentes y Autotransportes	(15)	(16)
<p style="text-align: center;">TITULO TERCERO DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL CAPITULO IV AUTOTRANSPORTE DE CARGA</p> <p>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.</p> <p>La Secretaría regulará el autotransporte de 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.</p>	<p>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.</p> <p>Los vehículos doblemente articulados, sólo podrán circular en las vías generales de comunicación de dos o más carriles en un mismo sentido, sólo en el caso cuando estén clasificadas por la Secretaría como carreteras tipo ET y A.</p> <p>Los vehículos doblemente articulados, podrán circular por vías de comunicación que no reúnan las caracterizas señaladas en el párrafo anterior, siempre y cuando tengan el permiso de conectividad otorgado por la Secretaría.</p> <p>El permiso de conectividad deberá ser solicitado por el permisionario a la Secretaría, justificando la necesidad de este y estableciendo la ruta y sólo podrá ser otorgado por vías generales de comunicación que estén clasificadas por la Secretaría como carreteras tipo B.</p> <p>El permisionario será corresponsable solidariamente de los daños y perjuicios que ocasionen a terceros, así como de las sanciones impuestas, por cualquier hecho que ocurra durante la circulación del vehículo.</p> <p>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.</p> <p>Queda prohibido el transporte de substancias, materiales,</p>	<p>Artículo 50. ...</p> <p>...</p>

<p>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.</p>	<p>residuos, remanentes y desechos peligrosos en vehículos doblemente articulados 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 Primero. El poder Ejecutivo Federal realizará las modificaciones a las normas oficiales correspondientes, de acuerdo a lo previsto en el presente decreto. Segundo. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación. Tercero. Los vehículos doblemente articulados que transiten en vías generales de comunicación de jurisdicción federal deberán de dejar de circular en un periodo de un año, a partir de la fecha de la publicación del presente decreto.</p>	<p>...</p> <p>Se prohíbe la circulación de autotransporte de carga de doble remolque o que exceda los 25 metros de largo y 40 toneladas de peso total.</p>
--	--	---

Texto Vigente	Iniciativas
<p>Ley de Caminos, Puentes y Autotransportes</p> <p>TITULO TERCERO DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL CAPITULO IV AUTOTRANSPORTE DE CARGA Artículo 50.- El permiso de autotransporte de carga autoriza a sus, ...</p> <p>Sin correlativo de comparación</p> <p>Artículo 51. ...</p>	<p>(11)</p> <p>Artículo 50 Bis. En el caso de los vehículos de carga doblemente articulados no deberán exceder de 66.5 toneladas de peso. Cuando se contrate carro por entero, el usuario del autotransporte de carga y el transportista serán responsables de que la carga y el vehículo que la transporta cumplan el peso y las dimensiones, en los términos establecidos en el reglamento correspondiente.</p>

Texto Vigente	Iniciativas	
<p>Ley de Caminos, Puentes y Autotransportes</p>	<p>(17)</p>	<p>(19)</p>
<p>TITULO TERCERO DEL AUTOTRANSPORTE</p>		

<p>FEDERAL CAPITULO IV AUTOTRANSPORTE DE CARGA Artículo 50.- El permiso de autotransporte...</p> <p>Sin correlativo de comparación</p>	<p>Artículo 50. Bis. En el caso de los vehículos de carga doblemente articulados no deberán exceder las 66.5 toneladas de peso. Cuando se contrate carro por entero, el usuario del autotransporte de carga y el transportista serán responsables de que la carga y el vehículo que la transporta cumplan con el peso y dimensiones, en los términos establecidos en el reglamento correspondiente.</p>	<p>Artículo 50. Bis. En el caso de los vehículos de carga doblemente articulados no deberán exceder las 66.5 toneladas de peso. Cuando se contrate carro por entero, el usuario del autotransporte de carga y el transportista serán responsables de que la carga y el vehículo que la transporta cumplan con el peso y dimensiones, en los términos establecidos en el reglamento correspondiente.</p>
--	--	--

Texto Vigente	Iniciativas	
Ley de Caminos, Puentes y Autotransportes	(4)	(13)
<p>TITULO TERCERO DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL CAPITULO IV AUTOTRANSPORTE DE CARGA Artículo 50.- El permiso de autotransporte...</p> <p>Sin correlativo de comparación</p>	<p>Artículo 50 Bis. Los vehículos de transporte de carga que circulen por carreteras federales podrán constar de doble articulación, constituyéndose por un elemento propulsor camión o tracto camión y dos elementos de arrastre, pudiendo ser este un doble remolque o semirremolque, sin que cualquiera de sus configuraciones rebase el peso de 66 toneladas, por un camino tipo ET. En relación con las dimensiones, éstas pueden ser de 12.5 metros, en caminos tipo D, a 31, en caminos tipo ET, sujetándose la norma correspondiente a estos estándares máximos. Queda prohibida la circulación de vehículos que excedan el peso y dimensiones señaladas en el párrafo anterior, así como el uso de portacontenedores o plataformas que no cuenten con las características mínimas que garanticen la correcta sujeción de contenedores, debiendo en todo momento</p>	<p>Artículo 50 Bis. Los vehículos de transporte de carga que circulen por carreteras federales podrán constar de doble articulación, constituyéndose por un elemento propulsor camión o tracto camión y dos elementos de arrastre, pudiendo ser este un doble remolque o semirremolque, sin que cualquiera de sus configuraciones rebase el peso de 66 toneladas, por un camino tipo ET. En relación con las dimensiones, éstas pueden ser de 12.5 metros, en caminos tipo D, a 31, en caminos tipo ET, sujetándose la norma correspondiente a estos estándares máximos. Queda prohibida la circulación de vehículos que excedan el peso y dimensiones señaladas en el párrafo anterior, así como el uso de portacontenedores o plataformas que no cuenten con las características mínimas que garanticen la correcta sujeción de contenedores, debiendo en</p>

<p style="text-align: center;">TITULO OCTAVO DE LAS SANCIONES</p> <p>Artículo 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. ...</p>	<p>respetar las disposiciones máximas de pesos y dimensiones a que se refiere esta ley, el reglamento y las normas oficiales correspondientes.</p> <p>Artículo 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....</p> <p>VI. Cuando se contravenga lo dispuesto en el artículo 50 Bis de la presente ley. Transitorios</p> <p>Primero. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación.</p> <p>Segundo. Se derogan las disposiciones legales que contravengan el presente decreto.</p> <p>Tercero. Las normas oficiales mexicanas y reglamentos deberán ajustarse a lo dispuesto por esta ley.</p>	<p>todo momento respetar las disposiciones máximas de pesos y dimensiones a que se refiere esta ley, el reglamento y las normas oficiales correspondientes.</p> <p>Artículo 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....</p> <p>VI. Cuando se contravenga lo dispuesto en el artículo 50 Bis de la presente ley. Transitorios</p> <p>Primero. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación.</p> <p>Segundo. Se derogan las disposiciones legales que contravengan el presente decreto.</p> <p>Tercero. Las normas oficiales mexicanas y reglamentos deberán ajustarse a lo dispuesto por esta ley.</p>
--	---	--

Texto Vigente	Iniciativas	
Ley de Caminos, Puentes y Autotransportes	(8)	(12)
<p style="text-align: center;">TITULO TERCERO DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL CAPITULO IV AUTOTRANSPORTE DE CARGA</p> <p>Artículo 50.- El permiso de autotransporte...</p> <p style="text-align: center;">Sin correlativo de comparación</p>	<p>Artículo 51 Bis. Queda prohibida la circulación en carreteras y caminos del territorio nacional a unidades de autotransporte de carga con doble articulación, remolques o semirremolques que excedan de 40 toneladas de peso brutos, en su conjunto.</p>	<p>Artículo 51 Bis. Queda prohibida la circulación en carreteras y caminos del territorio nacional a unidades de autotransporte de carga con doble articulación, remolques o semirremolques que excedan de 40 toneladas de peso brutos, en su conjunto.</p>

<p style="text-align: center;">TITULO QUINTO DEL AUTOTRANSPORTE INTERNACIONAL DE PASAJEROS, TURISMO Y CARGA</p> <p>Artículo 61.- Los semirremolques de procedencia extranjera que se internen al país en forma temporal, podrán circular en los caminos de jurisdicción federal, hasta por el período autorizado en los términos de la ley de la materia, siempre y cuando acrediten su legal estancia. En el arrastre deberán utilizar un vehículo autorizado para la prestación del servicio de autotransporte de carga.</p>	<p>Artículo 61. Los semirremolques de procedencia extranjera que se internen al país en forma temporal, podrán circular en los caminos de jurisdicción federal, hasta por el periodo autorizado en los términos de la ley de la materia, siempre y cuando acrediten su legal estancia y cumplan con lo establecido en el artículo 51 Bis de la presente ley. En el arrastre deberán utilizar un vehículo autorizado para la prestación del servicio de autotransporte de carga.</p> <p>Transitorios</p> <p>Primero. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>Segundo. A la entrada en vigor del presente decreto, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes deberá de realizar de inmediato las adecuaciones a la NOM-012- SCT-2-2017 Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las carreteras de jurisdicción federal, de conformidad con lo estipulado en el presente ordenamiento.</p> <p>Tercero. Se derogan las disposiciones que se opongan a lo establecido en el presente decreto.</p>	<p>Artículo 61. Los semirremolques de procedencia extranjera que se internen al país en forma temporal, podrán circular en los caminos de jurisdicción federal, hasta por el periodo autorizado en los términos de la ley de la materia, siempre y cuando acrediten su legal estancia y cumplan con lo establecido en el artículo 51 Bis de la presente ley. En el arrastre deberán utilizar un vehículo autorizado para la prestación del servicio de autotransporte de carga.</p> <p>Transitorios</p> <p>Primero. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>Segundo. A la entrada en vigor del presente decreto, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, deberá de realizar de inmediato las adecuaciones a la NOM-012- SCT-2-2017 “Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las carreteras de jurisdicción federal”, de conformidad a lo estipulado en el presente ordenamiento.</p> <p>Tercero. Se derogan las disposiciones que se opongan a lo establecido en el presente decreto.</p>
--	--	--

Texto Vigente	Iniciativas	
Ley de Caminos, Puentes y Autotransportes	(10)	(18)
<p>TITULO TERCERO DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL CAPITULO I DISPOSICIONES GENERALES</p> <p>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 gráficos o electrónicos de velocidad máxima.</p>	<p>Artículo 39. ...</p> <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 emitidos de los arcos dinámicos.</p> <p>Para el cumplimiento del presente artículo, la Secretaría deberá de estar conectada al sistema de información, que reflejen los resultados de la verificación del transporte de carga, operados por los arcos dinámicos al centro local de la Secretaría que le corresponda. Si la verificación no cumple con la normatividad vigente, el centro será el responsable conforme a la Ley, de ejecutar la sanción respectiva.</p>	<p>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.</p> <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 secretaria 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 secretaria. Si la verificación no cumple con la normatividad vigente, el centro local será la responsable de ejecutar la sanción respectiva.</p>

Texto Vigente	Iniciativas
<p align="center">Ley de Caminos, Puentes y Autotransportes</p>	<p align="center">(2)</p>
<p align="center">TITULO TERCERO DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL CAPITULO IV AUTOTRANSPORTE DE CARGA</p> <p>Artículo 50.- El permiso de autotransporte de carga autoriza a sus... La Secretaría regulará el autotransporte de materiales, ... Tratándose de objetos voluminosos o de gran peso, se requiere ...</p> <p align="center">TITULO QUINTO DEL AUTOTRANSPORTE INTERNACIONAL DE PASAJEROS, TURISMO Y CARGA</p> <p>Artículo 61.- Los semirremolques de procedencia extranjera que se internen al país en forma temporal, podrán circular en los caminos de jurisdicción federal, hasta por el período autorizado en los términos de la ley de la materia, siempre y cuando acrediten su legal estancia. En el arrastre deberán utilizar un vehículo autorizado para la prestación del servicio de autotransporte de carga.</p>	<p>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.</p> <p>Artículo 61. ...</p> <p>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.</p>

Texto Vigente	Iniciativas	
Ley de Caminos, Puentes y Autotransportes	(5)	(7)
<p align="center">TITULO PRIMERO DEL REGIMEN ADMINISTRATIVO DE LOS CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL CAPITULO III CONCESIONES Y PERMISOS</p> <p>Artículo 17.- Las concesiones y permisos se podrán revocar por cualquiera de las causas siguientes: I a XV. ...</p>	<p>Artículo 17. Las concesiones y permisos se podrán revocar por cualquiera de las causas siguientes: I. a XV. ... XVI. El incumplimiento de dimensiones</p>	<p>Artículo 17. Las concesiones y permisos se podrán revocar por cualquiera de las causas siguientes: I. a XV. XVI. El incumplimiento de dimensiones</p>

<p style="text-align: center;">TITULO TERCERO DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL CAPITULO I DISPOSICIONES GENERALES</p> <p>Artículo 36. Los conductores de vehículos de autotransporte federal, deberán obtener y, en su caso, renovar, la licencia federal que expida la Secretaría, en los términos que establezca el reglamento respectivo. Quedan exceptuados de esta disposición los conductores de vehículos a los que se refieren los artículos 40 y 44.</p> <p>El interesado deberá aprobar los cursos de capacitación y actualización de conocimientos teóricos y prácticos con vehículos o simuladores que se establezcan en el reglamento respectivo.</p> <p>Los permisionarios están obligados a vigilar y constatar que los conductores de sus vehículos cuentan con la licencia federal vigente.</p> <p>La Secretaría llevará un registro de las licencias que otorgue.</p> <p>Los conductores de vehículos que transitan en los caminos y puentes, deberán portar la licencia vigente que exijan las disposiciones jurídicas aplicables. Asimismo, se abstendrán de conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de drogas de abuso, hablar por teléfono celular o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, salvo que lo haga con tecnología de manos libres, leer y/o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, o rebasar</p>	<p>establecidas por la secretaría para los vehículos del servicio de autotransporte de carga.</p> <p>Artículo 36. Los conductores de vehículos de autotransporte federal, deberán obtener y, en su caso, renovar, la licencia federal que expida la Secretaría, en los términos que establezca el reglamento respectivo. Quedan exceptuados de esta disposición los conductores de vehículos a los que se refieren los artículos 40 y 44.</p> <p>El interesado deberá aprobar los cursos de capacitación y actualización de conocimientos teóricos y prácticos con vehículos o simuladores que se establezcan en el reglamento respectivo.</p> <p>Los permisionarios están obligados a vigilar y constatar que los conductores de sus vehículos cuentan con la licencia federal vigente.</p> <p>La secretaría llevará un registro de las licencias que otorgue.</p> <p>Los conductores de vehículos que transitan en los caminos y puentes, deberán portar la licencia vigente que exijan las disposiciones jurídicas aplicables. Asimismo se abstendrán de conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de drogas de abuso o rebasar los máximos de velocidad, peso y dimensiones establecidos por la Secretaría.</p>	<p>establecidos por la Secretaría para los vehículos del servicio de autotransporte de carga.</p> <p>Artículo 36. Los conductores de vehículos de autotransporte federal, deberán obtener y, en su caso, renovar, la licencia federal que expida la Secretaría, en los términos que establezca el reglamento respectivo. Quedan exceptuados de esta disposición los conductores de vehículos a los que se refieren los artículos 40 y 44.</p> <p>El interesado deberá aprobar los cursos de capacitación y actualización de conocimientos teóricos y prácticos con vehículos o simuladores que se establezcan en el reglamento respectivo.</p> <p>Los permisionarios están obligados a vigilar y constatar que los conductores de sus vehículos cuentan con la licencia federal vigente.</p> <p>La Secretaría llevará un registro de las licencias que otorgue.</p> <p>Los conductores de vehículos que transitan en los caminos y puentes, deberán portar la licencia vigente que exijan las disposiciones jurídicas aplicables. Asimismo, se abstendrán de conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de drogas de abuso o rebasar los máximos de velocidad, peso y dimensiones establecidos por la Secretaría.</p>
--	---	---

<p>los máximos de velocidad, establecidos por la Secretaría. El reglamento respectivo establecerá las causas de suspensión o cancelación de las licencias federales, así como las disposiciones relativas al tránsito.</p> <p style="text-align: center;">TITULO TERCERO DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL CAPITULO IV AUTOTRANSPORTE DE CARGA</p> <p>Artículo 50.- El permiso de autotransporte de carga autoriza ... La Secretaría regulará el autotransporte de materiales, ... Tratándose de objetos voluminosos o de gran peso, se requiere ...</p> <p style="text-align: center;">Sin correlativo de comparación</p>	<p>El reglamento respectivo establecerá las causas de suspensión o cancelación de las licencias federales, así como las disposiciones relativas al tránsito.</p> <p>[Artículo 50 Bis.] Queda estrictamente prohibida, la circulación de vehículos del servicio de autotransporte de carga, de dos o más articulaciones, remolques, semiremolques o ejes de carga y arrastre.</p>	<p>El reglamento respectivo establecerá las causas de suspensión o cancelación de las licencias federales, así como las disposiciones relativas al tránsito.</p> <p>Artículo 50 Bis. Queda estrictamente prohibida, la circulación de vehículos del servicio de autotransporte de carga, de dos o más articulaciones, remolques, semi-remolques o ejes de carga y arrastre.</p>
--	---	--

Texto Vigente	Iniciativas
<p style="text-align: center;">Ley de Caminos, Puentes y Autotransportes</p> <p style="text-align: center;">TITULO SEPTIMO INSPECCION, VERIFICACION Y VIGILANCIA</p> <p>Artículo 70. La Secretaría tendrá a su cargo la inspección, ... La Secretaría inspeccionará o verificará en centros fijos de verificación. Para los efectos del presente artículo, la Secretaría podrá comisionar a servidores públicos a su servicio, quienes, en su caso, impondrán las sanciones respectivas.</p>	<p style="text-align: center;">(9)</p> <p>Artículo 70. La Secretaría instruirá a las Administraciones Portuarias Integrales para que lleven a cabo verificaciones en materia de pesos y dimensiones y los resultados</p>

La Secretaría podrá autorizar a terceros ...	derivados de la verificación conjuntamente con el nombre del operador, licencia de manejo, camión marca y matrícula, ruta, así como de la carta porte se notificará al centro más próximo de la entidad, y podrá autorizar a terceros de acuerdo con lo establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.
--	--

➤ LXV Legislatura

Se debe señalar que de septiembre de 2021 a marzo de 2024 en la LXV Legislatura, en la Cámara de Diputados se han presentado 8 iniciativas que pretenden regular la circulación de camiones de doble remolque. En el siguiente cuadro se presentan los datos generales de dichas iniciativas y el estado que guardan las mismas:

DATOS GENERALES				
No. de Iniciativa	Fecha de publicación Gaceta del Senado	Reforma(s) y/o adición(es)	Presentado por:	Estado de la Iniciativa
1	Número 5883-II, martes 12 de octubre de 2021. (202)	Que adiciona el artículo 51 Bis y reforma el 61 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.	Diputados Lorena Piñón Rivera y Rubén Ignacio Moreira Valdez, PRI.	Turnada a la Comisión de Comunicaciones y Transportes.
2	Número 5896-III, jueves 28 de octubre de 2021. (388)	Que adiciona el artículo 50 Bis a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, a fin de prohibir la circulación en vías generales de comunicación de vehículos de autotransporte de carga con dos o más remolques o semirremolques.	Diputados María del Rocío Corona Nakamura y Christian Joaquín Sánchez Sánchez, PVEM.	Turnada a la Comisión de Comunicaciones y Transportes.
3	Número 5996-III, martes 5 de abril de 2022. (2019)	Que reforma el artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, a fin de prohibir la circulación de vehículos de carga con doble remolque y los que sobrepasen una carga máxima de 22 toneladas de peso, además que la longitud de dichas unidades	Dip. Alberto Anaya Gutiérrez, PT.	Turnada a la Comisión de Comunicaciones y Transportes. Prórroga hasta el 15 de diciembre de 2022, otorgada el martes 28 de junio de 2022, con base en el artículo 185 del Reglamento de la Cámara de Diputados.

		no deberá superar los 22 metros.		
4	Número 6055, martes 28 de junio de 2022. (2521)	Que reforma los artículos 70, 74 Ter y adiciona la fracción IV al artículo 77 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, a fin de facultar a la Guardia Nacional para retirar vehículos en circulación que no cumplan con las condiciones mínimas de seguridad en el peso y dimensiones de la carga.	Dip. Francisco Javier Borrego Adame, Morena.	Turnada a la Comisión de Comunicaciones y Transportes. Dictaminada y aprobada en la Cámara de Diputados con 425 votos en pro, 1 en contra y 23 abstenciones, el jueves 16 de marzo de 2023. Turnada a la Cámara de Senadores.
5	Número 6180-II, miércoles 21 de diciembre de 2022. (3586)	Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de doble remolque.	Dip. Lorena Piñón Rivera, PRI.	Turnada a la Comisión de Comunicaciones y Transportes.
6	Número 6263-II-1, miércoles 26 de abril de 2023. (5366)	Que adiciona un artículo 50 Bis a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para prohibir la circulación en carreteras y caminos del territorio nacional los días de descanso obligatorio y fines de semana a las unidades de autotransporte de carga doblemente articulados o doble remolque, remolques o semirremolques.	Dip. Marco Antonio Natale Gutiérrez, PVEM.	Turnada a la Comisión de Comunicaciones y Transportes.
7	Número 6335, viernes 4 de agosto de 2023. (5798)	Que reforma y adiciona el artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para prohibir el uso de vehículos de autotransporte de carga con dos o más remolques o semirremolques para la prestación de servicios de autotransporte de materiales, residuos, remanentes y desechos	Dip. María del Rocío Corona Nakamura, PVEM.	Turnada a la Comisión de Comunicaciones y Transportes.

		peligrosos.		
8	Número 6393-II-4, miércoles 25 de octubre de 2023. (6250)	Que reforma el artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para establecer que a los vehículos de carga que no den cumplimiento a lo establecido por las NOMs en materia de peso y dimensiones máximas, así como de condiciones físico-mecánicas para su tránsito, se les revocará de manera permanente el permiso de transitar en caminos y puentes de jurisdicción federal.	Dip. María del Rocío Corona Nakamura, PVEM.	Turnada a la Comisión de Comunicaciones y Transportes.

Texto Vigente	Iniciativas
Ley de Caminos, Puentes y Autotransportes	(1)
TITULO TERCERO DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL CAPITULO IV AUTOTRANSPORTE DE CARGA Sin correlativo de comparación	<p>Artículo 51 Bis. Queda prohibida la circulación en carreteras y caminos del territorio nacional a unidades de autotransporte de carga con doble articulación, remolques o semirremolques.</p> <p>Artículo 61. Los autotransportes de carga de procedencia extranjera deben cumplir con las dimensiones establecidas para circular en las carreteras y caminos del territorio nacional descritas en el artículo 51 Bis de la presente ley.</p> <p>Transitorios</p> <p>Primero. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación. Se establece un plazo de 12 meses para que salgan de la circulación los vehículos de doble remolque, para que los empresarios del autotransporte articulado puedan hacer las adecuaciones necesarias para operar.</p> <p>Segundo. A la entrada en vigor del presente decreto, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes deberá de realizar de inmediato las adecuaciones a la NOM-012- SCT-2-2017 “Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las carreteras de jurisdicción federal”, de conformidad a lo estipulado en el presente ordenamiento.</p> <p>Tercero. Se derogan las disposiciones que se opongan a lo establecido en el presente decreto.</p>

Texto Vigente	Iniciativas	
Ley de Caminos, Puentes y Autotransportes	(2)	(6)
TITULO TERCERO DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL CAPITULO IV AUTOTRANSPORTE DE CARGA Sin correlativo de comparación	Artículo 50 Bis. Está prohibida la circulación en vías generales de comunicación de vehículos de autotransporte de carga con dos o más remolques o semirremolques. Los vehículos de autotransporte de carga propios o al servicio concesionado de dependencias o paraestatales del gobierno federal quedan exentos de la disposición señalada en el párrafo anterior. Transitorio Único. El presente decreto entrará en vigor 180 días naturales posteriores al día de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.	Artículo 50 Bis. Tratándose de unidades de autotransporte de carga doblemente articulados o doble remolque, remolques o semirremolques queda prohibida su circulación en carreteras y caminos del territorio nacional los días de descanso obligatorio y fines de semana.

Texto Vigente	Iniciativas
Ley de Caminos, Puentes y Autotransportes	(3)
TITULO TERCERO DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL CAPITULO IV AUTOTRANSPORTE DE CARGA Artículo 50.- El permiso de autotransporte de carga autoriza... La Secretaría regulará el autotransporte de materiales, residuos, remanentes ... Tratándose de objetos voluminosos o de gran peso, ...	Artículo 50. Queda estrictamente prohibida la circulación de vehículos de carga con doble remolque y los que sobrepasen una carga máxima de 22 toneladas de peso, además, que la longitud de dichas unidades no deberá superar los 22 metros.

Texto Vigente	Iniciativas	
Ley de Caminos, Puentes y Autotransportes	(7)	(8)
TITULO TERCERO DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL CAPITULO IV AUTOTRANSPORTE DE CARGA		

<p>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.</p> <p>La Secretaría regulará el autotransporte de 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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>La secretaria regulará el autotransporte de 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.</p> <p>Queda prohibido el uso de vehículos de autotransporte de carga con dos o más remolques o semirremolques para la prestación de servicios de autotransporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos a que se refiere el párrafo anterior.</p> <p>Tratándose de objetos voluminosos o de gran peso, se requiere de permiso especial que otorgue la secretaria, en los términos de esta ley y los reglamentos respectivos.</p> <p>Transitorio Único. El presente decreto entrará en vigor 180 días naturales después de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p>	<p>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.</p> <p>La Secretaría regulará el autotransporte de 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.</p> <p>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.</p> <p>A los vehículos de carga que no den cumplimiento a lo establecido por las normas oficiales mexicanas en materia de peso y dimensiones máximas, así como en cuanto respecta a las condiciones físico-mecánicas para su tránsito en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, se les revocará de manera permanente el permiso de transitar en caminos y puentes de jurisdicción federal.</p>
---	---	---

Texto Vigente	Iniciativas
<p>Ley de Caminos, Puentes y Autotransportes</p>	<p>(4)</p>
<p>TITULO SEPTIMO INSPECCION, VERIFICACION Y VIGILANCIA Artículo 70. ... La Secretaría inspeccionará o verificará en centros fijos de verificación de peso y dimensiones, que tanto el autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que operen en los caminos y</p>	<p>Artículo 70. ... La Secretaría inspeccionará o verificará en centros fijos de verificación de peso y dimensiones o a través de los datos que contenga la carta de porte, que tanto el autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que operen en los caminos y puentes, cumplen con</p>

puentes, cumplen con las disposiciones sobre pesos, dimensiones y capacidad de los vehículos, de acuerdo con lo establecido en las normas oficiales mexicanas respectivas. Lo anterior sin perjuicio de las atribuciones que tiene conferidas la Secretaría de Seguridad Pública en la materia, cuando los vehículos circulen en los caminos y puentes.

...
...

TITULO OCTAVO DE LAS SANCIONES

Artículo 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. ...
- II. ...
- III. ...
- IV. Cuando se encuentren en tránsito y no cumplan con las condiciones mínimas de seguridad, que se determinen en esta Ley y los ordenamientos que de ella se deriven, y
- V.

Artículo 77.- Al imponer las sanciones a que se refiere este Título, la Secretaría deberá considerar:

- I. La gravedad de la infracción;
- II. Los daños causados; y
- III. La reincidencia.

las disposiciones sobre pesos, dimensiones y capacidad de los vehículos, de acuerdo con lo establecido en las normas oficiales mexicanas respectivas. lo anterior sin perjuicio de las atribuciones que tiene conferidas la Secretaría de Seguridad Pública en la materia, cuando los vehículos circulen en los caminos y puentes.

...
...

Artículo 74 Ter. La Secretaría de Seguridad Pública a través de la Guardia Nacional, podrá retirar de la circulación los vehículos en los siguientes casos:

- I. ...
- II. ...
- III. ...
- IV. ... Cuando se encuentren en tránsito y no cumplan con las condiciones mínimas de seguridad, **así como en materia de pesos y dimensiones**, que se determinen en esta Ley, los ordenamientos y **normas oficiales** que de ella se deriven, y
- V.

Artículo 77.- Al imponer las sanciones a que se refiere este Título, la Secretaría deberá considerar:

- I. La gravedad de la infracción;
- II. Los daños causados; y
- III. La reincidencia; y

IV. La corresponsabilidad del permisionario y el usuario del servicio.

Transitorios

Primero.- La secretaria actualizara en un periodo no mayor a 180 días los Criterios de Aplicación de la Corresponsabilidad en la prestación del servicio que ampara la Carta de Porte o Comprobante que Ampara el Transporte de Mercancías, en concordancia con la normatividad en materia de pesos y dimensiones vigente.

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

Texto Vigente	Iniciativas
<p>Ley de Caminos, Puentes y Autotransportes</p>	<p>(5)</p>
<p>TITULO PRIMERO DEL REGIMEN ADMINISTRATIVO DE LOS CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL CAPITULO I DEL AMBITO DE APLICACION DE LA LEY</p> <p>Artículo 2o.- Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:</p> <p>CAPITULO II JURISDICCION Y COMPETENCIA</p> <p>Artículo 5o. Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con los caminos, puentes, así como el tránsito y los servicios de autotransporte federal que en ellos operan y sus servicios auxiliares. Corresponden a la Secretaría, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la Administración Pública Federal las siguientes atribuciones:</p>	<p>Artículo 2o. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por: I. ... XVII. Autoevaluación y certificación: Es el esquema de cumplimiento de la normatividad que los permisionarios deberán de cumplir en materia de seguridad vial y que deberá certificarse por una unidad verificadora. XVIII. Autorregulación: Es el esquema de condiciones físico mecánicas pesos y dimensiones, verificación de las configuraciones que transitan en caminos de jurisdicción federal de conformidad con la NOM-012-SCT-2-2017 o la que la sustituya. XIX. Bitácora: Registro diario que realiza el permisionario de autotransporte, de los datos de las horas efectivas de conducción y los datos de revisión pre-viaje, conforme a la normatividad aplicable. XX. Revisión básica vehicular pre-viaje: Actividad que realizará el conductor de un vehículo de autotransporte de carga previa salida a ruta indicada en su carta porte, para registra el estado en que se encuentran los dispositivos básicos establecidos en la norma respectiva. (entre otros: indicadores de presión de aire, luces, limpiadores, inflado y estado de llantas, sistema ABS, frenos, freno auxiliar, suspensión de aire, muelles, retrovisores, doble cadena de seguridad, conexiones de aire y energía entre remolques, sistema neumático, sistema anti-volcaduras, sistemas de advertencia, <i>transmisión automática</i>.)</p> <p>Artículo 5o. Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con los caminos, puentes, así como el tránsito y los servicios de autotransporte federal que en ellos operan y sus servicios auxiliares. Corresponden a la Secretaría, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la Administración Pública Federal las siguientes atribuciones: I. ... IX. Generar los mecanismos que permitan proveer los espacios físicos de descanso para hacer detención de las unidades de carga de forma segura, vial y patrimonial; a efecto de cumplir con la norma aplicable a los tiempos de conducción. X. Establecer en la Norma Oficial Mexicana correspondiente los elementos técnicos,</p>

<p style="text-align: center;">TIULO TERCERO DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL CAPITULO I DISPOSICIONES GENERALES</p> <p>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 gráficos o electrónicos de velocidad máxima.</p> <p style="text-align: center;">CAPITULO IV AUTOTRANSPORTE DE CARGA</p> <p>Artículo 50.- Artículo 51.- Sin correlativo de comparación</p>	<p>tecnológicos, digitales y desarrollo humano que deberán cumplir los vehículos de autotransporte de carga que ingresen al servicio del autotransporte federal o la operación transporte privado, en beneficio de una conducción segura. Entre ellos de encontrará al menos el aviso de cinturón de seguridad, cámaras de video, control telemático, dolly H, sistema anti-volcaduras, auto inflado de neumáticos y el gobernador de velocidad.</p> <p>XI. Retirar de la circulación al autotransporte federal que no cumpla con los requisitos establecidos en la fracción anterior.</p> <p>XII. Las demás que señalen otras disposiciones legales aplicables.</p> <p>Artículo 39. Los permisionarios deberán garantizar que todos los vehículos de autotransporte federal dados de alta en su permiso cumplan con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones conforme a la norma respectiva, durante su tránsito en carreteras.</p> <p>Asimismo, están obligados a utilizar vehículos con dispositivos electrónicos que impidan al conductor rebasar los límites de velocidad máxima conforme a los reglamentos respectivos.</p> <p>Artículo 51 Bis. Los permisionarios y usuarios de autotransporte de carga podrán implementar revisiones médicas y toxicológicas semanales a los operadores previa salida a ruta, en beneficio de una conducción segura.</p> <p>Artículo 51 Ter. Los permisionarios de autotransporte federal de carga, que requieran circular en configuraciones de tractocamión doblemente articulado, deberán cumplir con las especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control que se establecen en la Norma Oficial Mexicana vigente, así como obtener la autorización correspondiente.</p> <p>La autorización expresa se otorgará siempre que se cuente con la verificación física por parte de la Secretaría en las unidades de verificación acreditadas para esto.</p> <p>Artículo 51 Quáter. Los permisionarios del autotransporte de carga, tendrán la obligación del uso de bitácoras de horas de conducción y revisión básica vehicular pre-viaje, de conformidad a lo estipulado en las normas respectivas.</p> <p>Cuando se contrate carro por entero, el usuario del autotransporte de carga y el transportista serán responsables de que la carga y el vehículo que la transporta</p>
--	--

	<p>cumplan con el peso y dimensiones, en los términos establecidos en el reglamento correspondiente. Para esto la Secretaría emitirá los lineamientos de autorización que deberán cumplir los esquemas de autorregulación como un instrumento de verificación e inspección a favor de la seguridad vial, que apliquen el usuario del transporte de carga y el transportista previo a los viajes de conformidad con lo establecido en la Nom-012-SCT-2-2017 o la que la sustituya.</p> <p>Los operadores de las configuraciones de tracto camión doblemente articulado deberán contar con bitácora electrónica.</p> <p>Los permisionarios, deberán transferir la información de la bitácora correspondiente, cuando la Secretaría le notifique la participación de una de sus unidades en un accidente vial.</p> <p>El esquema de autoevaluación y certificación será definido en los lineamientos que para tal efecto emitirá la Secretaría, con la finalidad de que los permisionarios los adopten para la mejora de la seguridad vial y sean certificados por una unidad de verificación.</p> <p>Artículo 51 Quinquies. Todos los vehículos de carga deberán estar equipados con un sistema de telemetría o de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés), que reportará como mínimo: posición y velocidad, información que el permisionario deberá poner a disposición de la Secretaría en caso de un accidente vial.</p> <p>Artículo 51 Sexties. Los operadores deberán contar con la licencia federal respectiva, así como con capacitación encaminadas a la profesionalización de estos, con empleo de tecnologías como son los simuladores de conducción virtual y vehículos escuela en favor de la seguridad vial.</p> <p>La Secretaría publicará los programas de capacitación señalados y deberán ser actualizados periódicamente para la obtención y renovación de la licencia federal.</p> <p>Transitorios</p> <p>Primero. La Secretaría, con apoyo de la Guardia Nacional, deberá de publicar en un plazo máximo de seis meses a partir de la entrada en vigor de la reforma, los espacios físicos de descanso en toda la red carretera federal, para dar cumplimiento a las horas de manejo establecidas en la norma respectiva.</p> <p>Segundo. Los permisionarios tendrán un plazo máximo de doce meses para implementar las nuevas tecnologías requeridas en la norma respectiva.</p> <p>Tercero. Las unidades verificadoras señaladas en el artículo 51 Ter y 51 Quáter deberán ser publicadas en el portal oficial de la Secretaría en un plazo máximo de tres meses después de la entrada en vigor de esta reforma.</p>
--	--

Fuentes de Información

- *Acciones y Medidas a Implementar para Mejorar la Seguridad Vial del Transporte de Carga en las Carreteras Federales*, Foro “Pesos y Dimensiones de las Configuraciones Vehiculares que Transitan en las Vías Generales de Comunicación”, 26 de octubre de 2016, Senado de la República. Disponible en:
http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/Foro/Documento_firmado_por_expertos_NOM012_15112016.pdf
- *Acciones y Medidas a Implementar para Mejorar la Seguridad Vial del Transporte de Carga en las Carreteras Federales*. Disponible en:
http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/Foro/Documento_firmado_por_expertos_NOM012_15112016.pdf
- *Al año, los dobles remolques matan a más de dos mil mexicanos; la corrupción lo permite, acusan*, por Dulce Olvera, en: Sin Embargo, octubre 21, 2016. Disponible en: <http://www.sinembargo.mx/21-10-2016/3106102>
- *Anuario Estadístico de Colisiones en Carreteras Federales 2022*. Disponible en:
https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/EST_Accidentes_CF/Anuario_Estadistico_de_Accidentes_en_Carreteras_Federales_2022.pdf
- Benítez, José María, *Problemas del Transporte en México*, en: Revista de Comercio Exterior, Año II, No. 12, diciembre de 1952, Pág. 448, Bancomext. Disponible en:
<http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/690/3/RCE3.pdf> [12 de noviembre de 2024]. Universidad Autónoma del Estado de México, Facultad de Economía, *Monografía: El transporte de Mercancías en México: Vía Carretera*, 2016. Disponible en:
<http://ri.uaemex.mx/bitstream/handle/20.500.11799/63106/secme-23255.pdf?sequence=1>
- Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR), *El autotransporte de carga en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial*. Disponible en:
<https://canacar.com.mx/autotransporte-carga-la-ley-general-movilidad-seguridad-vial/>
- Comisión Europea, *Preguntas y respuestas sobre pesos y dimensiones: nueva propuesta para acelerar la adopción de vehículos pesados de emisión cero y promover el transporte intermodal*, Estrasburgo, 10 de julio 2023, Disponible en: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/qanda_23_3770
- Consejo Nacional de Vialidad, Diagramas. Disponible en:
<https://conavi.go.cr/diagramas>
- Consejo Nacional de Vialidad, Diagramas. Disponible en:
<https://conavi.go.cr/diagramas>
- Cuevas, Ana Cecilia y Cadengo, María, *Clasificación Oficial de Carreteras en México*, Instituto Mexicano del Transporte, Publicación bimestral de

divulgación externa, NOTAS núm. 188, noviembre-diciembre 2020. Disponible en: <https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=523&IdBoletin=188>

- *Diez consideraciones antes de proponer la prohibición del doble remolque*, Revista Transportes y Turismo, por Oliverio, Pérez Villegas, 13 de abril de 2022. Disponible en: <https://www.tyt.com.mx/nota/diez-consideraciones-antes-de-proponer-la-prohibicion-del-doble-remolque>
- *Dimensiones Máximas de Vehículos de Transporte de Cargas y Pasajeros*. Disponible en: <https://www.gub.uy/ministerio-transporte-obras-publicas/sites/ministerio-transporte-obras-publicas/files/documentos/publicaciones/Dimensiones%20y%20Pesos%20M%C3%A1ximos%20de%20Veh%C3%ADculos%20de%20Transporte.pdf>
- *Diputados no pueden frenar a los camiones de doble remolque*, por Enrique Méndez, en: La Jornada, 25 de julio de 2016. Disponible en: <http://www.jornada.com.mx/2016/07/25/politica/015n1pol>
- *Doble remolque, equilibrando el desarrollo económico y la seguridad vial*, Senado de la República, México, marzo de 2019. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=pOgvDImzfDI>
- *Doble remolque: Aplicar y vigilar la normatividad, clave para la seguridad vial*, CANACAR, Posted On 25 de noviembre de 2022, Cámara Nacional del Autotransporte de Carga. Disponible en: <https://canacar.com.mx/doble-remolque-aplicar-y-vigilar-la-normatividad-clave-para-seguridad-vial-canacar/>
- *Esto propone la Concamin para evitar sacar de circulación al doble remolque*, por Leticia Hernández, en: El Financiero, 13 de octubre de 2016. Disponible en: <http://www.elfinanciero.com.mx/economia/estas-son-las-propuestas-de-los-transportistas-para-evitar-sacar-de-circulacion-al-doble-remolque>
- *EXIGEN ANÁLISIS DETALLADOS SOBRE PROHIBICIÓN DEL DOBLE REMOLQUE*, en: Redacción T21, 13 de octubre de 2022. Disponible en: <https://t21.com.mx/terrestre-2022-04-13-exigen-analisis-detallados-sobre-prohibicion-doble-remolque/>
- *Expondrán en el Senado argumentos contra doble remolque*, por Redacción SDPnoticias.com, 25 de octubre de 2016. Disponible en: <https://www.sdpnoticias.com/nacional/2016/10/25/expondran-en-el-senado-argumentos-contra-doble-remolque>
- Gaceta Parlamentaria, Cámara de Diputados. Disponible en: <https://gaceta.diputados.gob.mx/>
- Gobierno de España, Ministerio de Fomento, *Transporte Terrestre, Pesos y Dimensiones*. Disponible en: <https://www.fomento.gob.es/transporte-terrestre/inspeccion-y-seguridad-en-el-transporte/pesos-y-dimensiones/inspeccion-de-los-transportes-por-carretera-pesos-maximos-y-requisitos-de-utilizacion>
- Gobierno de México y la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, *Lineamientos para el Mapa de Ruta Tecnológica del Transporte Terrestre en México, Visión 2021-2050*. Disponible en: https://drive.google.com/file/d/1_59a_hFEqw2zoe6oHJTJ4QXdxg7uN6Uz/view

- Gobierno de México, Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, *Lineamientos para el Mapa de Ruta Tecnológica del Transporte Terrestre en México Visión 2021-2050*. Disponible en: https://drive.google.com/file/d/1_59a_hFEqw2zoe6oHJTJ4QXdxg7uN6Uz/view
- *Inicia SCT operativos para detectar doble remolque sin permiso*, 18 de julio de 2018, en: TRANSPORTE.MX. Disponible en: <http://www.transporte.mx/inicia-sct-operativos-para-detectar-doble-remolque-sin-permiso/>
- *Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se adiciona un cuarto párrafo al artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal*, presentada por los Senadores Gaceta del Senado, LXIV/1PPO-33/84738, martes 23 de octubre de 2018, Lucía Virginia Meza Guzmán e Higinio Martínez Miranda. Disponible en: http://www.senado.gob.mx/64/gaceta_del_senado/documento/84738
- *Iniciativa que reforma el último párrafo del artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal*, suscrita por los diputados Jorge López Martín y Francisco José Gutiérrez de Velasco Urtaza, del Grupo Parlamentario del PAN, y recibida en la sesión de la Comisión Permanente del miércoles 20 de julio de 2016, Gaceta Parlamentaria, año XIX, número 4582-I, martes 26 de julio de 2016. Disponible en: <http://gaceta.diputados.gob.mx/>
- Instituto Mexicano del Transporte, *Anuario Estadístico de Colisiones en Carreteras Federales 2021*. Disponible en: <https://imt.mx/archivos/Publicaciones/DocumentoTecnico/dt85.pdf>
- *La Eurocámara aboga por alargar camiones y autobuses para que sean más ecológicos*, en: La Vanguardia, Servimedia, Madrid, 14/02/2024. Disponible en: <https://www.lavanguardia.com/economia/20240214/9520088/eurocamara-aboga-alargar-camiones-autobuses-sean-mas-ecologicos-agenciaslv20240214.html>
- *La Eurocámara defiende autorizar más carga en camiones eléctricos para reducir emisiones*, en: swissinfo.ch, Estrasburgo (Francia), 12 mar (EFE), 2024. Disponible en: <https://www.swissinfo.ch/spa/la-euroc%C3%A1mara-defiende-autorizar-m%C3%A1s-carga-en-camiones-el%C3%A9ctricos-para-reducir-emisiones/73652217>
- *Michoacán podría ser el primer Estado en prohibir doble remolque*, 1 de julio de 2017, Mi Morelia, en: TRANSPORTE.MX. Disponible en: <http://www.transporte.mx/michoacan-podria-ser-el-primer-estado-en-prohibir-doble-remolque/>
- Ministère des Transports du Québec, *Vehicle Load and Size Limits Guide*, Édition 2005, Québec. Disponible en: http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/per/0937584/01_2005.pdf
- Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Transporte Terrestre, Marco de referencia del Sector, Inspección y Seguridad en el Transporte, *Pesos y dimensiones*. Disponible en: <https://www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/inspeccion-y-seguridad-en-el-transporte/pesos-y->

dimensiones/inspeccion-de-los-transportes-por-carretera-pesos-maximos-y-requisitos-de-utilizacion

- Moreno Quintero, Eric, *El Sobrepeso en el Autotransporte de Carga: Elementos para su Estudio y Control*, SCT, Instituto Mexicano del Transporte, Publicación Técnica No. 250, Sanfandila, Qro., 2004. Disponible en: <https://www.imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt250.pdf>
- North American Transportation Statistics, *Muertes en accidentes según modo de transporte (Número de personas)*. Disponible en: <https://www144.statcan.gc.ca/nats-stna/tables-tableaux/dt-dd-3-1-esp.htm>
- OCDE, *Revisión de la Regulación del Transporte de Carga en México*, 2017, Secretaría de Economía. Disponible en: https://www.academia.edu/35554082/Resumen_Regulacion_Transporte_Mexico_pdf
- *Pide AMOTAC retirar unidades doble remolque*, El Mundo, 10 de junio de 2017, en: TRANSPORTE.MX. Disponible en: <http://www.transporte.mx/pide-amotac-retirar-unidades-doble-remolque/>
- *¿Por qué debe permanecer el doble semirremolque?* Por Daniela Rodríguez, en: Revista Transportes y Turismo, 13 de octubre de 2016. Disponible en: <https://tyt.com.mx/noticias/por-que-debe-permanecer-el-doble-semirremolque/>
- Portfolio, Deneth, *Transporte Terrestre México*. Disponible en: http://www.academia.edu/8586001/Transporte_terrestre_M%C3%A9xico
- *Prohibir fulles generaría un impacto de 41 mil operadores y camiones adicionales: SCT*, en: Transporte.MX, 19 de octubre de 2021. Disponible en: <https://transporte.mx/prohibir-fulles-generaria-un-impacto-de-41-mil-operadores-y-camiones-adicionales-sct/>
- *SCT prepara regulación para dobles remolques*, por Sara Cantera, en: El Universal, 28 de febrero de 2018. Disponible en: <http://www.eluniversal.com.mx/cartera/economia/sct-prepara-regulacion-para-dobles-remolques>
- *“Se pierden 8 mmdp por doble remolque”*: CONATRAM, Crónica, 18 de octubre de 2016, Disponible en: Transporte.MX. Disponible en: <http://www.transporte.mx/se-pierden-8-mmdp-por-doble-remolque-conatram/>
- *Si quitamos doble remolque podría venir algo peor: SCT*, Notimex, 12 de octubre de 2016, en: TRANSPORTE.MX. Disponible en: <http://www.transporte.mx/si-quitamos-doble-remolque-podria-venir-algo-pero-sct/>
- *The Federal - Provincial - Territorial Memorandum of Understanding on Interprovincial Weights and Dimensions*, October 2022. Disponible en: <https://www.comt.ca/english/programs/trucking/MOU%20Summary%20October%202022.pdf>
- *Traffic Safety Act Commercial Vehicle Dimension and Weight Regulation*, Alberta Regulation 315/2002, Current as of June 18, 2018. Disponible en: http://www.qp.alberta.ca/1266.cfm?page=2002_315.cfm&leg_type=Regs&isbn_cln=9780779734542

- *Tráileres doble remolque: Iniciativas para regularlos llevan una década en la 'congeladora' mientras persisten accidentes*, por: Siboney Flores en: Animal Político, 29 de septiembre de 2022. Disponible en: <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/trailer-es-doble-remolque-iniciativas-congeladas-persisten-accidentes>
- *Transporte automotor de cargas*. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/obras-publicas/vialidad-nacional/transporte-de-cargas>
- Unión Europea, EUR-Lex, *Informe, Preparación de la sesión del Consejo (Transporte, Telecomunicaciones y Energía) del 18 de junio de 2024 Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional*, Expediente interinstitucional 2023/0265 (COD), Bruselas, 7 de junio de 2024. Disponible en: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CONSIL:ST_10214_2024_INIT&qid=1733338755189
- United Nations Treaty Collection, *Convention on Road Traffic, Convención de 1949 sobre circulación por carretera*. Disponible en: https://treaties.un.org/doc/Treaties/1952/03/19520326%2003-36%20PM/Ch_XI_B_1_2_3.pdf

Legislación

- *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, Cámara de Diputados. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>
- *Decreto 158 | Fija el peso máximo de vehículos que pueden circular por caminos públicos*, 29 de enero de 1980, Ministerio de Obras Públicas, (Última versión 6 de febrero de 2015). Disponible en: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=10212>
- *Decreto 32/2018*, Ministerio de Transporte, InfoLEG Información Legislativa. Disponible en: <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/305000-309999/305742/norma.htm>
- *Decreto Supremo No. 18/2001, Que Prohíbe Circulación de Vehículos de Carga en Vías que Indica*, publicado el 5 de marzo de 2001, Ley Chile, Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Disponible en: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=182542>
- Diario Oficial de la Federación del 11 de diciembre de 2020.
- Diario Oficial de la Federación del 15 de diciembre de 2021.

- *Diario Oficial de la Federación* del 19 de octubre de 2000. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=2062291&fecha=19/10/2000#gsc.tab=0
- Dimensiones y pesos de los vehículos de carga en Perú, *Decreto Supremo No. 058-2003-MTC*, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en: Compendio Normativo Pesos y Medidas, Actualizado al mes de octubre de 2021, Elaborado por Gerencia de Estudios y Normas. Disponible en: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1780996/Compendio%20Normativo%20de%20Pesos%20y%20Medidas.pdf>
- *DIRECTIVA (UE) 2015/719 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 29 de abril de 2015 que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional.* Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015L0719&from=RO>
- *DIRECTIVA (UE) 2015/719 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 29 de abril de 2015 que modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional.* Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015L0719&from=RO>
- *Directiva 96/53/CE del Consejo de 25 de julio de 1996 por la que se establecen para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional,* Diario Oficial de las Comunidades Europeas, No. L235/65, de fecha 17 de septiembre de 1996. Disponible en: <https://www.boe.es/doue/1996/235/L00059-00075.pdf>
- *Ley 769 de 2002 por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.* Disponible en: http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002.html
- *Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal,* Cámara de Diputados. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LCPAF.pdf>
- *Ley de Infraestructura de la Calidad,* Cámara de Diputados. Disponible en: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LICal_010720.pdf
- *Ley Especial de Transporte de Carga por Carretera.* Disponible en: <https://www.transparencia.gob.sv/search?utf8=%E2%9C%93&ft=Ley+Especial+de+Transporte+de+Carga+por+Carretera>
- *Ley Federal sobre Metrología y Normalización,* Cámara de Diputados. Disponible en: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/abro/lfmn/LFMN_abro.pdf

- *Ley General de Movilidad y Seguridad Vial*, Cámara de Diputados. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>
- *Ley No. 10 de 24 de enero de 1989, por la cual se subroga la Ley 11 del 13 de septiembre de 1985 y se adoptan nuevas medidas sobre Pesos y Dimensiones de los Vehículos de Carga que circulan por las Vías Públicas*, en: Gaceta Oficial, Año LXXXIV, viernes 27 de enero de 1989, No. 21, 222. Disponible en: <https://logistics.gatech.pa/wp-content/uploads/2023/04/Ley-10-del-24-enero-1989-Weight-Dimensions.pdf>
- *Ley No. 51 (De miércoles 28 de junio de 2017) Que Regula el Transporte de Carga por Carretera*, en: Gaceta Oficial, Año CXVI, jueves 29 de junio de 2017, No. 28311-B. Disponible en: https://logistics.gatech.pa/wp-content/uploads/2023/04/decreto_229.pdf
- Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, *Reglamento para el Control de Pesos y Dimensiones de Vehículos Automotores de Carga y sus Combinaciones Acuerdo Gubernativo 379-2010*, 23 de diciembre de 2010. Disponible en: <https://www.caminos.gob.gt/files/Desc-Reglamento-CtrlPesosyDim-AG3792010.pdf>
- *Ministerio de Transporte, Resolución No. 004100 del 28 de diciembre de 2004, Por la cual se adoptan los límites de pesos y dimensiones en los vehículos de transporte terrestre automotor de carga por carretera, para su operación normal en la red vial a nivel nacional*. Disponible en: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=15600>
- *NMX-D-225-IMNC-2017, Autotransporte de carga-Películas reflejantes-Especificaciones y métodos de prueba*. Declaratoria de vigencia publicada en el Diario Oficial de la Federación el 20 de septiembre de 2017.
- *NMX-D-233-IMNC-2016, Productos para uso en la autotransportación-luces exteriores*. Declaratoria de vigencia publicada en el Diario Oficial de la Federación el 21 de abril de 2016.
- *NMX-D-313-2015, Sistemas de frenos de aire*. Declaratoria de vigencia publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de junio de 2015.
- *NMX-D-319-IMNC-2018. Ensamble de cadena de seguridad para convertidores*. Declaratoria de vigencia publicada en el Diario Oficial de la Federación el 05 de septiembre de 2019.
- *NOM-008-SCFI-2002, Sistema general de unidades de medida*, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 27 de noviembre de 2002.
- *NOM-012-SCT-2-2017, Sobre el peso y dimensiones máximas con las que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal*, Diario Oficial de la Federación de fecha 26 de diciembre de 2017. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5508944&fecha=26/12/2017#gsc.tab=0
- *Norma NOM-001-SCT-2-2016*, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 24 de junio de 2016

- *Norma Oficial Mexicana NOM-001-SCT-2-2016, Placas metálicas, calcomanías de identificación y tarjetas de circulación empleadas en automóviles, tractocamiones, autobuses, camiones, motocicletas, remolques, semirremolques, convertidores y grúas, matriculados en la República Mexicana, licencia federal de conductor, calcomanía de verificación físico-mecánica, listado de series asignadas por tipo de vehículo, servicio y entidad federativa o dependencia de gobierno, especificaciones y método de prueba*, Diario Oficial de la Federación de fecha 24 de junio de 2016. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5442476&fecha=24/06/2016#gsc.tab=0
- *NORMA Oficial Mexicana NOM-035-SCT-2-2022, Remolques, semirremolques y convertidores-Especificaciones de seguridad y métodos de prueba*, Diario Oficial de la Federación de fecha 1 de marzo de 2022. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5644143&fecha=01/03/2022#gsc.tab=0
- *NORMA Oficial Mexicana NOM-068-SCT-2-2014, Transporte terrestre-Servicio de autotransporte federal de pasaje, turismo, carga, sus servicios auxiliares y transporte privado-Condiciones físico-mecánica y de seguridad para la operación en vías generales de comunicación de jurisdicción federal*, en: Diario Oficial de la Federación del 19 de enero de 2015.
- *Norma Oficial Mexicana, NOM-012-SCT-2-2017, Sobre el peso y dimensiones máximas con las que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal*, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 26 de diciembre de 2017.
- *Reglamento de Circulación por Carretera con Base en el Peso y las Dimensiones de los Vehículos de Carga*, Decreto Ejecutivo No. 31363-MOPT de 2 de junio de 2003, publicado en La Gaceta No. 182 de 23 de setiembre del 2003. Disponible en: http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=51549&nValor3=101802&strTipM=TC
- *Reglamento de la Cámara de Diputados*. Disponible en: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/Reg_Diputados.pdf
- *Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes en Jurisdicción Federal*, Diario Oficial de la Federación de fecha 22 de noviembre de 2012, Segunda Sección. Disponible en: <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Federal/pdf/wo88634.pdf>
- *Reglamento de Transporte de Carga Terrestre*, Ministerio de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano. Disponible en: <https://www.transparencia.gob.sv/search?utf8=%E2%9C%93&ft=Reglamento+de+Transporte+de+Carga+Terrestre>
- *Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción*

- Federal.* Disponible en:
<http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Federal/pdf/wo89013.pdf>
- *Resolución 60 Establece Tolerancias de Peso para Vehículos de Carga y Pasajeros* del 23 de febrero de 2018, Ministerio de Obras Públicas; Subsecretaría de Obras Públicas; Dirección de Vialidad. Disponible en: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1116308&idParte=0>
 - *Resolução CONTRAN No. 872 del 13/09/2021, Estabelece os requisitos necessários à circulação de Combinações de Veículos de Carga (CVC) com Peso Bruto Total Combinado superior a 74 toneladas e inferior ou igual a 91 toneladas destinadas ao transporte de cana-de-açúcar.* Disponible en: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=420447>
 - *Resolución CONTRAN No. 882 del 13/12/2021, Estabelece os limites de pesos e dimensões para veículos que transitem por vias terrestres, referenda a Deliberação CONTRAN nº 246, de 25 de novembro de 2021, e dá outras providências, DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO* Publicado em: 24/12/2021, Edição: 242, Seção: 1, Página: 153. Disponible en: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/Resolucao8822021.pdf>
 - *Resolución No. 1762 Por la cual se Unifica en un Solo Instrumento, las Disposiciones Relativas a Peso y Dimensiones de los Camiones y Omnibus, que transitan por las Rutas Nacionales.* Disponible en: <http://www.dinatran.gov.py/>
 - Secretaría de Transporte, Resolución 197/2010, *Acuerdo sobre Pesos y Dimensiones para Vehículos de Transporte por Carretera de Pasajeros y Cargas.* Disponible en: <https://www.verificacionnorte.com.ar/detalle.php?a=acuerdo-sobre-pesos-y-dimensiones-para-vehiculos-de-transporte-por-carretera-de-pasajeros-y-cargas&t=6&d=38>

