



CONGRESO DEL ESTADO DE TAMAULIPAS

LEGISLATURA 66 2024-2027

DIP. SILVIA ISABEL CHÁVEZ GARAY

HONRABLE ASAMBLEA LEGISLATIVA

Quien suscribe, la **diputada Silvia Isabel Chávez Garay**, miembro del Grupo Parlamentario de MORENA de la LXVI Legislatura del Congreso del Estado de Tamaulipas, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71 fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos, 64 fracción I, de la Constitución Política del Estado de Tamaulipas; 67, numeral 1, inciso e), y 93, numerales 1, 2 y 3 inciso c), de la Ley sobre la Organización y Funcionamiento Internos del Congreso del Estado Libre y Soberano de Tamaulipas, comparezco ante este pleno legislativo con el fin de presentar **Iniciativa con Punto de Acuerdo mediante la cual se formula una atenta solicitud a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal**, con el propósito de que en los proyectos de construcción de supercarreteras en todo el país se contemplen bahías de descanso para los transportistas, a fin de prevenir accidentes y garantizar condiciones seguras de trabajo.

OBJETIVO

Solicitar a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal que, en el diseño y ejecución de los proyectos de supercarreteras en todo el país, se incluyan bahías de descanso destinadas a los transportistas, con el propósito de reducir la fatiga al conducir, prevenir accidentes viales y garantizar condiciones seguras de operación en el transporte de carga y de pasajeros.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El transporte de carga constituye el eje central de la economía mexicana, movilizandando más del 80% de las mercancías en el territorio nacional y siendo el principal medio de conexión con los mercados internacionales, especialmente con Estados Unidos y Centroamérica. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) ha señalado que este sector es estratégico

no solo por su volumen de operación, sino también por su impacto en la competitividad y el desarrollo regional.¹

No obstante, la seguridad vial de los operadores se encuentra comprometida por jornadas prolongadas, condiciones de riesgo y ausencia de infraestructura adecuada para el descanso, lo que incrementa la probabilidad de accidentes carreteros. La falta de espacios seguros para pausas convierte a las carreteras federales en escenarios de vulnerabilidad, afectando tanto a los transportistas como a los usuarios en general.

La Norma Oficial Mexicana NOM-087-SCT-2-2017, publicada en el Diario Oficial de la Federación, regula los tiempos máximos de conducción y las pausas obligatorias para los operadores de transporte de carga. Esta norma establece descansos de al menos 30 minutos tras cinco horas continuas de manejo, además de un descanso de ocho horas tras 14 horas de trabajo.²

La actualización de 2024 trasladó la verificación del cumplimiento a la Guardia Nacional, lo que refuerza la vigilancia en carretera. Sin embargo, su eficacia depende de la existencia de espacios seguros para que los conductores puedan detenerse. La falta de bahías de descanso convierte la norma en un mandato difícil de aplicar en la práctica, generando riesgos tanto para los operadores como para los usuarios de las vías.³

El Instituto Mexicano del Transporte (IMT) ha documentado que la implementación de áreas de descanso reduce significativamente la incidencia de accidentes relacionados con la fatiga. Sus estudios técnicos señalan que la falta de infraestructura adecuada para pausas genera incumplimiento de la NOM-087 y aumenta la vulnerabilidad de los operadores en trayectos de larga distancia.

¹ Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT). (2026). Estadísticas de accidentes carreteros. Gobierno de México. Recuperado de <https://www.gob.mx/sct>

² Diario Oficial de la Federación (DOF). (2017). NOM-087-SCT-2-2017, Horarios de conducción y pausas obligatorias. Recuperado de <http://www.dof.gob.mx>

³ Diario Oficial de la Federación (DOF). (2024). NOM-087-SICT-2-2024, Horarios de conducción y pausas obligatorias. Recuperado de <http://www.dof.gob.mx>

El IMT recomienda que los proyectos de infraestructura carretera incluyan bahías de descanso estratégicamente distribuidas, con servicios básicos de seguridad, iluminación y comunicación, para garantizar que los transportistas puedan cumplir con los tiempos de pausa establecidos por la norma.⁴

La Organización Mundial de la Salud (OMS) reconoce la fatiga como un factor crítico en la seguridad vial global, estimando que cada año más de 1.19 millones de personas mueren en accidentes de tránsito, muchos de ellos vinculados a la somnolencia y al cansancio de los conductores.

La OMS recomienda la creación de infraestructura que permita pausas seguras y ordenadas en trayectos de larga distancia, como medida preventiva para reducir la siniestralidad. La inclusión de bahías de descanso en las supercarreteras mexicanas se alinea con estas recomendaciones internacionales, fortaleciendo la protección de la vida de los usuarios y la seguridad de las comunidades.⁵

En México, el sector del autotransporte de carga enfrenta un déficit significativo de paradores seguros en las carreteras, esenciales para que los conductores puedan cumplir las pausas reglamentarias durante sus jornadas laborales. Actualmente, se contabilizan alrededor de 1,400 paradores en el país, pero se desconoce cuántos de ellos cuentan con las condiciones de seguridad y servicios adecuados para considerarse verdaderamente seguros. La Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (Canacar) estima que la necesidad real supera los 2,000 paradores.⁶

⁴ Instituto Mexicano del Transporte (IMT). (2024). Boletín técnico sobre seguridad vial y NOM-087. Gobierno de México. Disponible en: <https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=616&IdBoletin=211#:~:text=La%20NOM%2D087%20indica%20que:%20%E2%80%9CDurante%20todo%20el,debe%20ser%20de%20uso%20personal%20e%20intransferible.>

⁵ Organización Mundial de la Salud (OMS). (2023). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. Recuperado de <https://www.who.int/es/publications/i/item/9789240086517>

⁶ México requiere más paradores seguros para transportistas en carreteras, disponible en: <https://caswen.com/mexico-requiere-mas-paradores-seguros-para-transportistas-en-carreteras/>

Esta carencia no solo afecta el cumplimiento normativo, sino que también expone a los operadores a riesgos de seguridad como robos, accidentes y violencia en carretera. La falta de bahías de descanso adecuadas genera un círculo de vulnerabilidad que impacta directamente en la seguridad vial y en la competitividad del sector transporte.

El Programa Nacional de Seguridad Vial 2025–2030, elaborado por la Secretaría de Salud y la SICT, establece como prioridad la reducción de accidentes relacionados con la fatiga y el cansancio de los conductores. Dicho programa recomienda la creación de infraestructura complementaria en carreteras, incluyendo áreas de descanso, como medida preventiva para disminuir la siniestralidad. La incorporación de bahías de descanso en las supercarreteras responde directamente a estas recomendaciones, fortaleciendo la política pública en materia de seguridad vial.⁷

La Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023–2042, publicada por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), reconoce la importancia de garantizar condiciones seguras para los transportistas en carreteras de larga distancia. Entre sus líneas de acción se incluye la necesidad de infraestructura que permita pausas seguras, lo que refuerza la pertinencia de las bahías de descanso en los proyectos de supercarreteras. Esta estrategia vincula la seguridad vial con la planeación territorial y la movilidad sostenible, lo que convierte la propuesta en un elemento clave para el cumplimiento de los objetivos nacionales.⁸

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible en México establece en el ODS 3 (Salud y bienestar) y el ODS 11 (Ciudades y comunidades sostenibles) la obligación de reducir muertes por accidentes de tránsito y garantizar infraestructura segura. La inclusión de bahías de descanso se vincula

⁷ Secretaría de Salud & SICT. (2025). Programa Nacional de Seguridad Vial 2025–2030. Gobierno de México. Recuperado de <https://www.gob.mx/salud>

⁸ Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU). (2025). Cruzada Nacional por la Seguridad Vial 2025–2030. Gobierno de México. Recuperado de <https://www.gob.mx/sedatu>

directamente con estos compromisos internacionales, fortaleciendo la responsabilidad del Estado mexicano en materia de seguridad vial y protección de los derechos humanos.⁹

El Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA) ha señalado que la fatiga es un factor presente en más del 20% de los accidentes carreteros registrados en México. Los informes de 2025 destacan que los transportistas son un grupo altamente vulnerable y que la creación de bahías de descanso es considerada una medida preventiva prioritaria.

La seguridad vial es una condición necesaria para garantizar el derecho a la movilidad y, con ello, la vida, la salud y el bienestar de las personas. Cada siniestro vial representa una historia truncada, una familia que enfrenta la ausencia, una comunidad que se reordena alrededor de una pérdida que nunca debió ocurrir. No hablamos únicamente de cifras: hablamos de vidas humanas cuya protección es obligación del Estado mexicano, conforme lo establece la Constitución, la Ley General de Salud, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y los compromisos nacionales e internacionales asumidos por nuestro país.¹⁰

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, establece la obligación de las autoridades de garantizar condiciones seguras de tránsito y promover infraestructura que reduzca riesgos de accidentes. Este marco normativo reconoce la movilidad como un derecho humano y obliga a los tres órdenes de gobierno a implementar políticas públicas que prioricen la seguridad vial y la protección de los usuarios.¹¹

⁹ Gobierno de México. (2025). Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible en México. Recuperado de <https://www.gob.mx/agenda2030>

¹⁰ Secretaría de Salud Documentos, Informe de salud pública sobre la situación de la seguridad vial, México 2023-2024. Disponible en: <https://www.gob.mx/salud/documentos/informe-de-salud-publica-sobre-la-situacion-de-la-seguridad-vial-mexico-2023-2024?state=published>

¹¹ Diario Oficial de la Federación (DOF). (2022). Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Recuperado de <http://www.dof.gob.mx>

En este contexto, la inclusión de bahías de descanso en las supercarreteras responde directamente a dicho mandato legal, pues constituye una infraestructura que reduce riesgos asociados a la fatiga de los conductores y fortalece la protección de los transportistas y usuarios de las vías. La medida se convierte en un instrumento legislativo para dar cumplimiento a la ley y avanzar hacia un sistema de movilidad más seguro y sostenible, alineado con los compromisos internacionales de México en materia de seguridad vial.

MARCO NORMATIVO VIGENTE

El marco normativo vigente en materia de movilidad y seguridad vial en México está encabezado por la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que reconoce la movilidad como un derecho humano y obliga a los tres órdenes de gobierno a garantizar condiciones seguras de tránsito y promover infraestructura adecuada. A esta ley se suman normas técnicas como la NOM-087-SICT-2-2024, que regula los tiempos máximos de conducción y pausas obligatorias para operadores de transporte de carga, la NOM-012-SCT-2-2017 sobre pesos y dimensiones de vehículos, y la NOM-068-SCT-2-2014 sobre condiciones físico-mecánicas. Además, programas como el Programa Nacional de Seguridad Vial 2025–2030 y la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023–2042 refuerzan la obligación de incluir infraestructura de descanso en proyectos carreteros, alineando la política nacional con los compromisos internacionales de la Agenda 2030.

Por lo anteriormente expuesto, la que suscribe, con el debido respeto, me permito someter la presente INICIATIVA CON PUNTO DE ACUERDO a la consideración y votación de este H. Pleno Legislativo, por lo que, se propone el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

UNICO. - La Sexagésima Sexta Legislatura del Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Tamaulipas, con pleno respeto a su esfera de competencia,

hace una atenta solicitud a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal, con el propósito de que en los proyectos de construcción de supercarreteras en todo el país se contemplen bahías de descanso para los transportistas, a fin de prevenir accidentes y garantizar condiciones seguras de trabajo.

Extendida en el Recinto del Honorable Congreso del Estado, en fecha diecinueve de mayo del año dos mil veintiséis.

ATENTAMENTE



DIP. SILVIA ISABEL CHÁVEZ GARAY