PERIÓDICO	PÁGINA	FECHA	SECCIÓN
La Razón	18	17/09/2025	LEGISLATIVO

CÁMARA DE DIPUTADOS
LXVI LEGISLATURA
SOBERANÍA Y JUSTICIA SOCIAL

IMT publica análisis en el sector

Ven retos en autotransporte de sustancias peligrosas

› EL INSTITUTO SEÑALA que la legislación podría ser más explícita en la obligación de empresas para reducir riesgos; 86% de empresas admite que atiende amenazas de manera reactiva

› Por Cuahutli R. Badillo
cuahutli.badillo@razon.com.mx

Pese a los esfuerzos realizados por dependencias como la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) para el ordenamiento del transporte de carga de materiales y sustancias peligrosas, aún existen retos importantes en materia legislativa para su regulación, por lo que continúan latentes los riesgos para la salud humana, pública, la propiedad y el medio ambiente.

De acuerdo con el estudio "Evaluación y gestión de riesgos en el autotransporte de combustibles líquidos", realizado por el Instituto Mexicano de Transporte (IMT), el autotransporte de carga de materiales y sustancias peligrosas es importante para la economía nacional, pero es necesario que se fortalezcan "los mecanismos de supervisión y fiscalización" por parte de las autoridades a las compañías que prestan estos servicios.

El IMT explicó que "la legislación podría ser más explícita en la obligación de las empresas para llevar a cabo análisis de riesgos para reducir el peligro al que está expuesto este tipo de servicios".

El análisis que se da a conocer días después de la explosión de una pipa de gas LP en el puente de La Concordia, en Iztapalapa, sostiene que existen diversas metodologías para crear un sistema de administración de riesgos para su gestión y evaluación que se complementan con las leyes y normas vigentes; no obstante, aún existen desafíos que deben atender las empresas.

Indicó que hay una "brecha competitiva", pues de acuerdo con una encuesta realizada a 50 empresas que transportan hidrocarburos, 71 por ciento aseguró que sí planifican "la mitigación de riesgos de manera proactiva", pero también encontraron que 86 por ciento dijo que "atienden los riesgos de forma reactiva"; es decir, una vez que sucede el evento se implementan los controles de contención.

Algunas empresas sostuvieron que no tienen los instrumentos de evaluación de riesgos para evitar los eventos a los que están expuestas, "estas empresas a menudo operan bajo modelos reactivos, donde la gestión del riesgo se limita a responder a incidentes en lugar de prevenirlos". Y que la falta de instrumentos se puede verificar con la ausencia de metodologías, así como la falta de inversión en tecnología, las deficiencias en la capacitación de su personal y en la falta de una cultura de la seguridad.

En general, la mayoría tiene una buena gestión de riesgos, ya que, incluyen "programas de mantenimiento preventivo riguroso para la flota, certificaciones de calidad y seguridad, y una capacitación continua y especializada para sus conductores".

Sólo en 2023, se reportó que 4 mil 769 vehículos de carga tuvieron un siniestro en las carreteras federales del país, lo que representó 23.54 por ciento del total de unidades que registraron siniestralidad.

De igual forma, en ese mismo año los siniestros de vehículos pesados dejaron 345 personas fallecidas, mil 012 lesionadas, además de daños materiales por más de mil 041 millones de pesos.

Por otra parte, la encuesta reveló que todas las empresas cuentan, en promedio, con 1.6 semirremolques por cada tractocamión, situación que se alinea con el modelo de negocio que predomina en el sector, "donde la configuración vehicular de doble remolque (conocida como *full*) constituye entre el 80 y 90 por ciento de sus servicios, mientras que el tráiler sencillo sólo representa entre el 10 y 20 por ciento".

A pesar de que el modelo de negocio implica la utilización del doble remolque o semirremolque, en los últimos cinco años se han presentado ante el Congreso de la Unión diversas iniciativas que buscan la prohibición de este tipo de sistemas de arrastre por representar un riesgo para la vida de las personas; sin embargo, hasta ahora no ha prosperado alguna.

En noviembre del año pasado, el diputado federal Carlos Alberto Puente Salas del Partido Verde Ecologista de México (PVEM) propuso modificar la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, específicamente, adicionar el artículo 50 Bis, y así prohibir la circulación en vías general de comunicación. La iniciativa fue turnada a la Comisión de Comunicaciones y Transportes.

Por su parte, el diputado federal Leoncio Alfonso Morán Sánchez, del Grupo Parlamentario de Morena, en febrero de este año también envío una iniciativa para modificar el artículo 50 de dicha Ley, en donde también busca prohibir la circulación de este tipo de unidades, pues "el incremento en el número de vehículos de carga pesada en las carreteras ha estado acompañado por un alarmante aumento en la siniestralidad vial".

A su vez, en el reporte del IMT se encontró que sólo 43 por ciento del total de empresas realizan una evaluación y mitigación de riesgos, y los principales factores de riesgo que señalaron fue la inseguridad, el mal estado de las carreteras, la falta de capacitación de personal, y la necesidad de una mejor comunicación y simplificación de procesos".

Asimismo, 43 por ciento de las empresas realizan "a veces" simulacros que ayuden a manejar derrames; 29 por ciento sólo lo hizo una vez, y el resto nunca lo ha realizado. Y respecto a los de incendios, ciento los llevan a cabo a veces, pero un 14 por ciento nunca lo ha realizado. "El análisis de la realización de simulacros de accidentes en vías públicas revela una escasa cultura de la prevención. La gran mayoría de los encuestados (57 por ciento) nunca ha llevado a cabo uno".

Y respecto a la capacitación inicial, 86 por ciento de las compañías aseguró que capacitaron

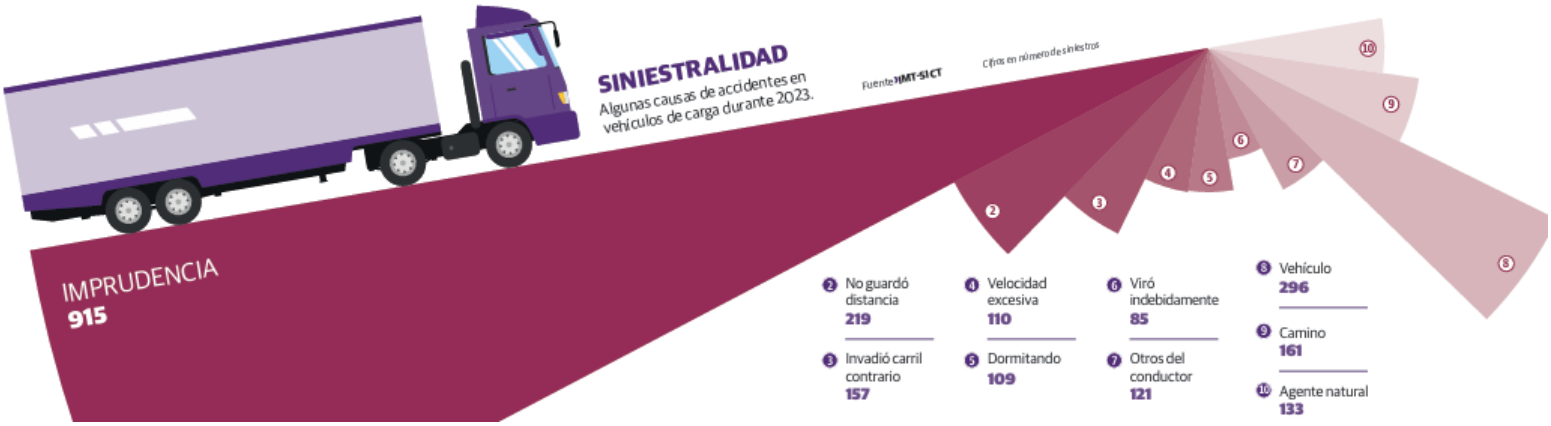
PERIÓDICO	PÁGINA	FECHA	SECCIÓN
La Razón	18	17/09/2025	LEGISLATIVO

CÁMARA DE DIPUTADOS
LXVI LEGISLATURA
SOBERANÍA Y JUSTICIA SOCIAL

a los operadores del transporte de carga al momento de ser contratados, pero se halló que 42.9 por ciento de las empresas "no vuelve a capacitar" a los conductores después de la inducción inicial" y 57.1 por ciento lo hace al menos una vez cada tres años. "Esta situación subraya la necesidad de fortalecer los mecanismos de supervisión y fiscalización para asegurar que todas las empresas, sin importar su tamaño, cumplan con los estándares de seguridad y, en última instancia, fomenten una homogeneidad en la protección que este sector exige", indicó el IMT.

43%
De firmas analizadas realiza una evaluación de mitigación

86%
De compañías asegura que sí capacitó a sus operadores

el dato

EL REGLAMENTO para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos busca regular el traslado de hidrocarburos y gas.