

30 **Usuarios** ANTP  
del transporte de carga

ANIVERSARIO

# LA SEGURIDAD VIAL EN AUTOTRANSPORTE

---





# Decesos en el mundo por siniestros de tránsito

Usuarios ANTP  
del transporte de carga



**1.19**  
**Millones** de decesos  
anuales por  
siniestros de tránsito

Las lesiones por siniestros  
de tránsito son la  
**8<sup>va</sup>**  
causa de los decesos

CADA  
**24**  
**SEGUNDOS HAY**  
**UN**  
**deceso**

**1<sup>ra</sup>**  
Causa de deceso en niños y  
jóvenes de  
5 a 29 años

**54%**  
de los decesos son usuarios  
vulnerables (peatones, ciclistas y  
motociclistas)

Fuente: OMS/Advocacy materials related to road traffic injuries/Infographics  
<https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/advocacy-materials>  
<https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries#:~:text=Los%20traumatismos%20debidos%20al%20tr%C3%A1nsito,se%20registra%20en%20esos%20pa%C3%ADses.>



A nivel mundial, en **siniestros de tránsito**,  
México ocupa el lugar:



**15vo**

lugar en el mundo por  
decesos en siniestros  
de tránsito



**2do**

lugar en Latinoamérica  
por decesos en  
siniestros de tránsito

\*Fuente: OMS/**THE GLOBAL HEALTH OBSERVATORY**/Road traffic mortality (fecha de consulta 6 de junio 2024)  
<https://www.who.int/data/gho/data/indicators/indicator-details/GHO/estimated-number-of-road-traffic-deaths>

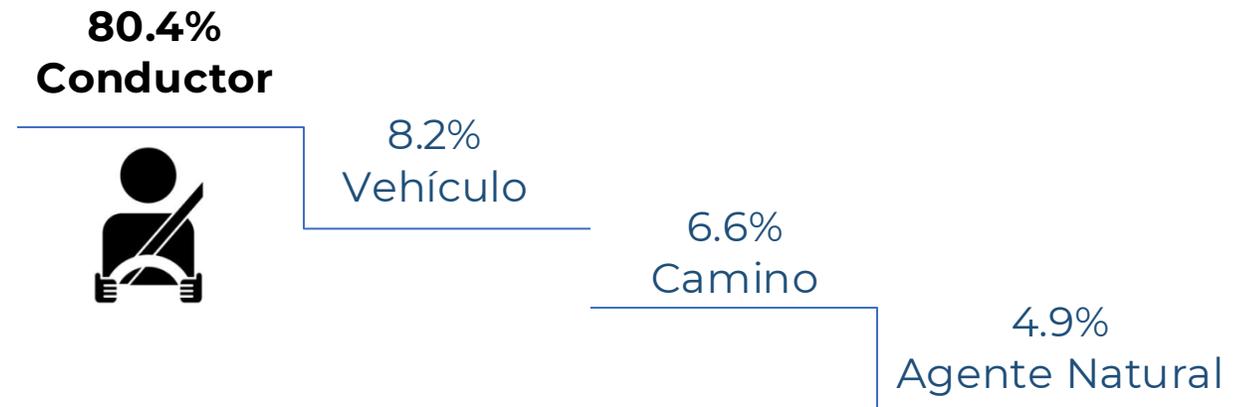
Síguenos en nuestra redes sociales: @ANTPMexico 📞 55 5534 3598



En 2023  
se registraron 12,099 colisiones.

Lesionados	Decesos en el lugar	Vehículos involucrados:
6,403	1,864	20,251

Del total de colisiones registradas, **más del 80% de las causas (7,609) son atribuibles al factor humano.**

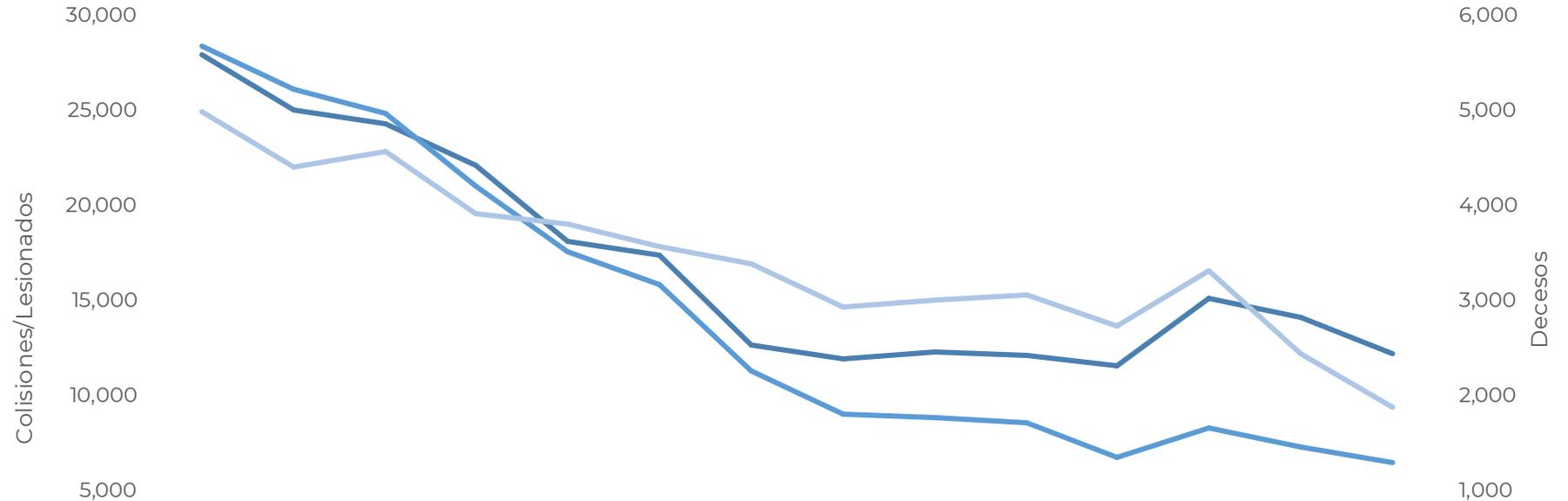


Fuente:  
\*Anuario estadístico de colisiones en carreteras federales 2023.  
[https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/EST\\_Accidentes\\_CF/Anuario\\_2023\\_VEV.pdf](https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/EST_Accidentes_CF/Anuario_2023_VEV.pdf)

# 2010-2023

## Datos históricos de siniestros de tránsito en carreteras federales de México

Se observa que de 2010 a 2023 disminuyeron las colisiones 14.0%, los lesionados 11.6% y los decesos 23%.



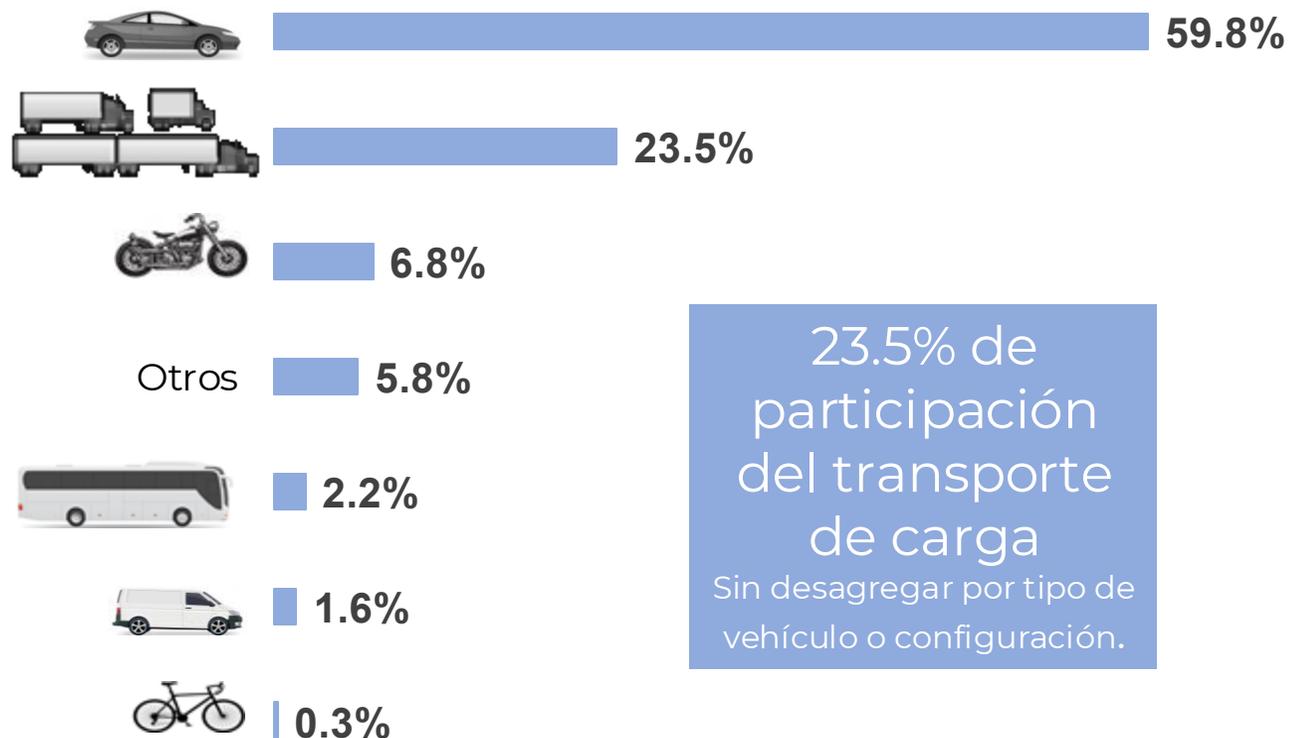
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
No. de colisiones	27,847	24,905	24,216	22,036	18,014	17,264	12,567	11,883	12,237	12,056	11,449	15,020	14,067	12,099
Lesionados	28,275	26,056	24,736	20,979	17,504	15,738	11,175	8,910	8,761	8,501	6,706	8,217	7,247	6,403
Muertos	4,966	4,398	4,548	3,899	3,784	3,547	3,376	2,921	2,994	3,044	2,722	3,298	2,420	1,864

Gráfica elaborada con información del Anuario estadístico de colisiones en carreteras federales IMT (2023).

Fuente:  
 \*Anuario estadístico de colisiones en carreteras federales 2023.  
[https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/EST\\_Accidentes\\_CF/Anuario\\_2023\\_VEV.pdf](https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/EST_Accidentes_CF/Anuario_2023_VEV.pdf)

# Participación por tipo de vehículo en siniestros de tránsito en carreteras de México (2023).

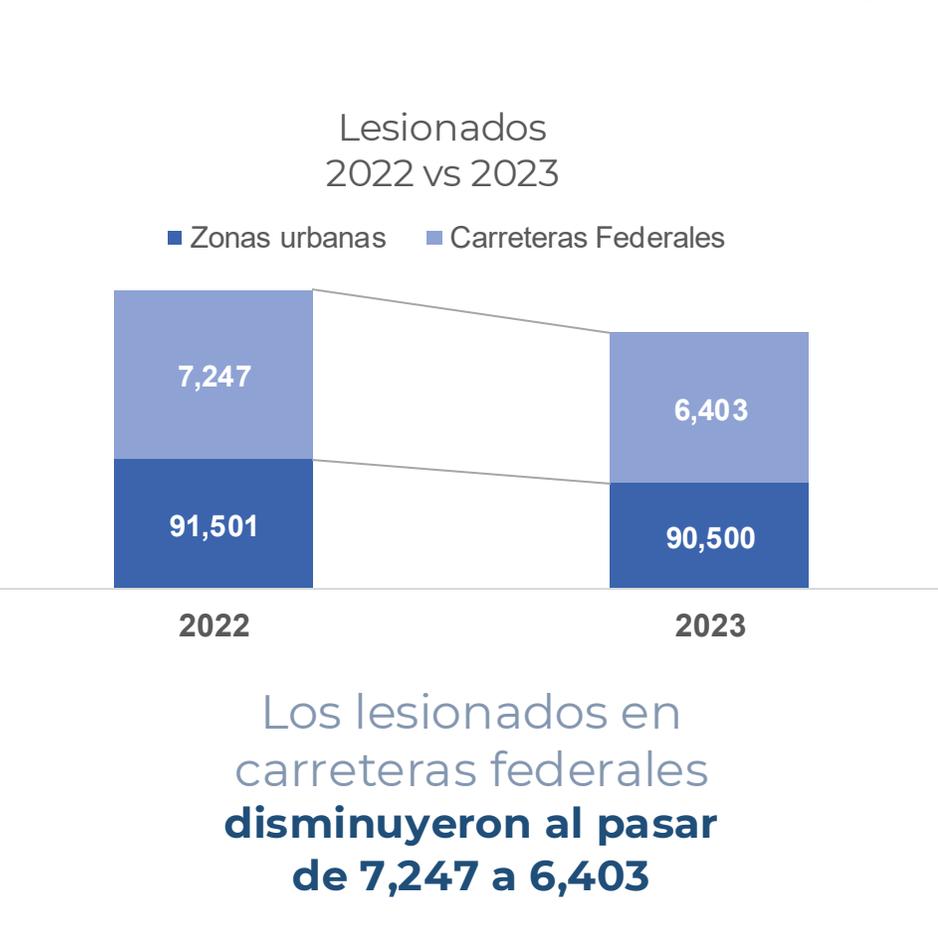
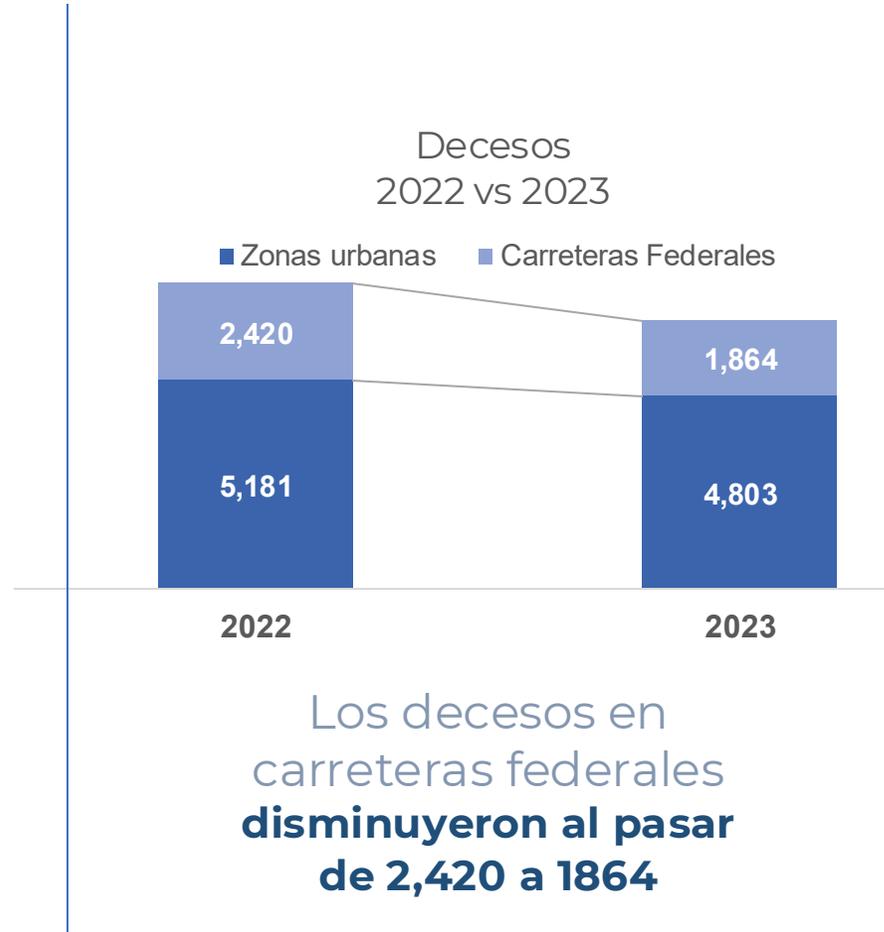
20,251 vehículos involucrados



Fuentes:  
\*Anuario estadístico de colisiones en carreteras federales 2023.  
[https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/EST\\_Accidentes\\_CF/Anuario\\_2023\\_VEV.pdf](https://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/EST_Accidentes_CF/Anuario_2023_VEV.pdf)  
^Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas (INEGI), fecha de consulta 7 de agosto 2023  
<https://www.inegi.org.mx/programas/accidentes/default.html#Tabulados>

# Comparativo general de siniestros, muertos y lesionados en carreteras federales y zonas urbanas.

Los siniestros en carreteras federales **disminuyeron al pasar de 14,067 a 12,099**



# Saldos de los siniestros de tránsito en vialidades urbanas y suburbanas de México (Datos 2024)

Se registraron **374,949** siniestros **1.6% menos** que 2023 (381,048)



**96.0%**  
**Conductor como principal causa**

- Peatón o pasajero 0.6%
- Falla del vehículo 1.1%
- Mala condición del camino 1.6%
- Otra 0.7%

Heridos:  
**85,846**  
5.1% menos que 2023 (90,500)

Vehículos involucrados:  
**710,403**  
1.4% menos que 2023 (720,429)

Decesos:  
**4,791**  
0.2% menos que 2023 (4,803)

Nuevo León	76,210	20.3%
Chihuahua	26,746	7.1%
Sonora	24,799	6.6%
México	20,685	5.5%
Guanajuato	18,566	5.0%
Jalisco	17,956	4.8%
Michoacán de Ocampo	15,865	4.2%
Tamaulipas	13,390	3.6%
Puebla	12,920	3.4%
Baja California	11,893	3.2%



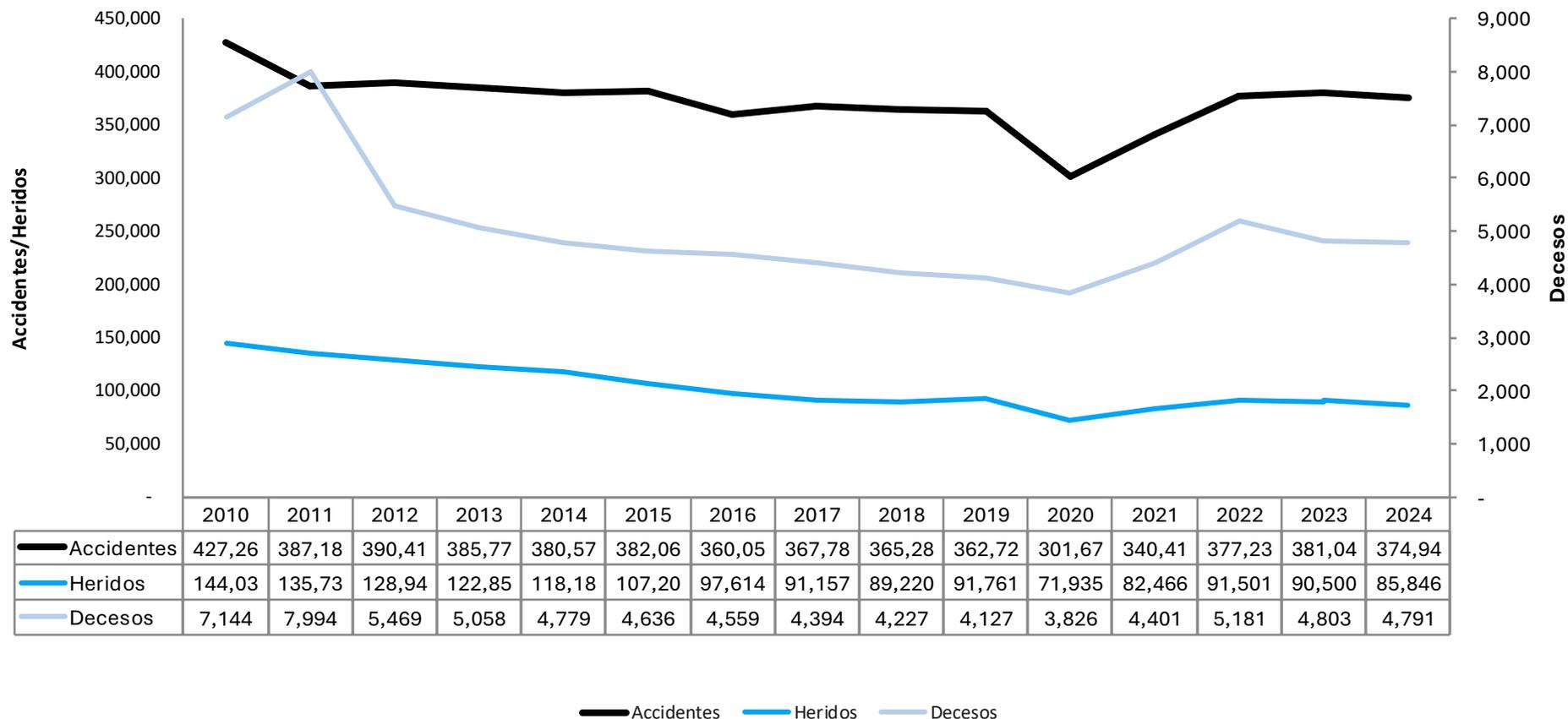
# 2010 - 2024

## Datos históricos de siniestros de tránsito en vialidades urbanas y suburbanas México

Usuarios <sup>ANTP</sup>  
del transporte de carga



Se observa que de 2010 a 2024 disminuyeron los accidentes 12.2%, los heridos 40.4% y los decesos 32.9%.



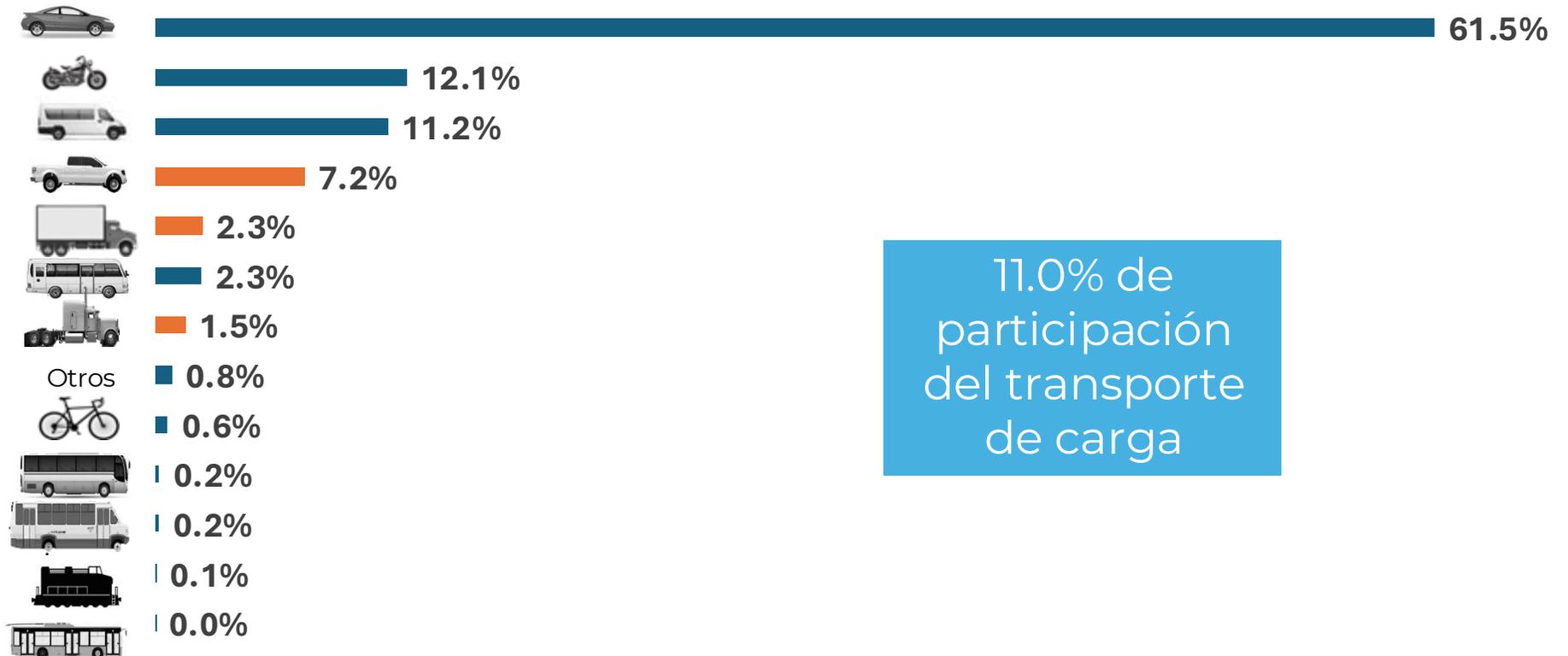
Gráfica de elaboración propia con información de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas (INEGI).

Fuente:

^Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas (INEGI), <https://www.inegi.org.mx/programas/accidentes/default.html#Tabulados>

# Participación por tipo de vehículo en siniestros de tránsito en zonas urbanas y suburbanas de México (2024)

710,403 vehículos involucrados



Fuentes:

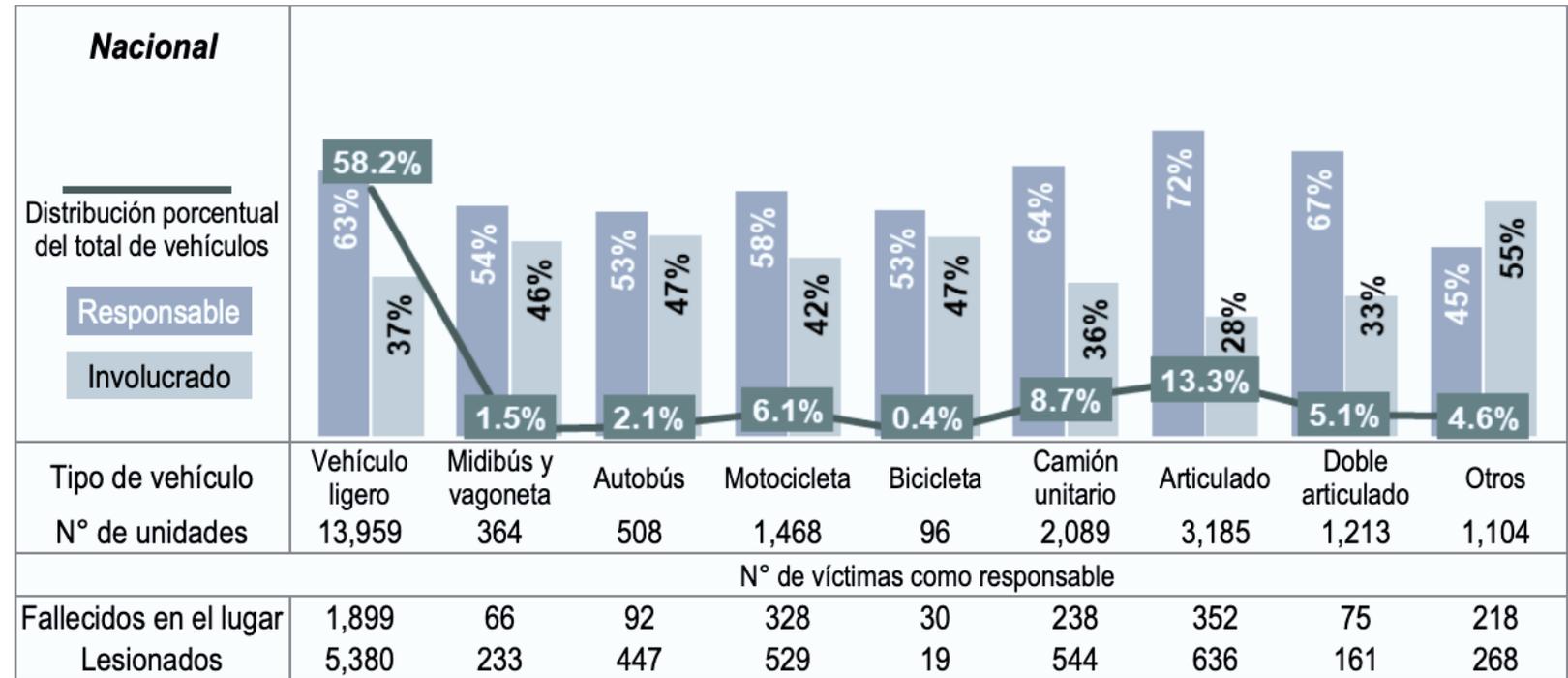
^Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas (INEGI), <https://www.inegi.org.mx/programas/accidentes/default.html#Tabulados>

	Causa	Decesos
1	Enfermedades isquémicas del corazón	142,986
2	Diabetes mellitus	112,641
3	Enfermedades del hígado	40,704
4	Neumonía	35,915
5	Enfermedades cerebrovasculares	34,819
6	Agresiones	33,241
7	Resto de enfermedades del sistema digestivo	32,557
8	Enfermedades hipertensivas	29,124
9	Resto de enfermedades del sistema genitourinario	28,730
10	Enfermedades crónicas de las vías respiratorias inferiores	21,929
11	Otras enfermedades del corazón	19,916
12	Todas las demás causas externas	19,442
13	Resto de tumores malignos	18,297
<b>14</b>	<b>Accidentes de transporte</b>	<b>17,046</b>
15	Resto de enfermedades endocrinas, nutricionales y metabólicas	12,289

\*Considera: vehículos automotores y de movilidad activa: automóvil, camioneta de pasajeros, microbus, camión urbano de pasajeros, obnibus, tren eléctrico o trolebus, camioneta de carga, camión de carga, tractor con o sin remolque, ferrocarril, motocicleta, bicicleta y otros.

Publicación 2022 (datos 2021).

El Anuario de colisiones publicado en 2022 por el Instituto Mexicano del Transporte (IMT) presenta datos del año inmediato anterior a cada sobre siniestros de tránsito registrados por la GN en las carreteras y puentes de jurisdicción federal.

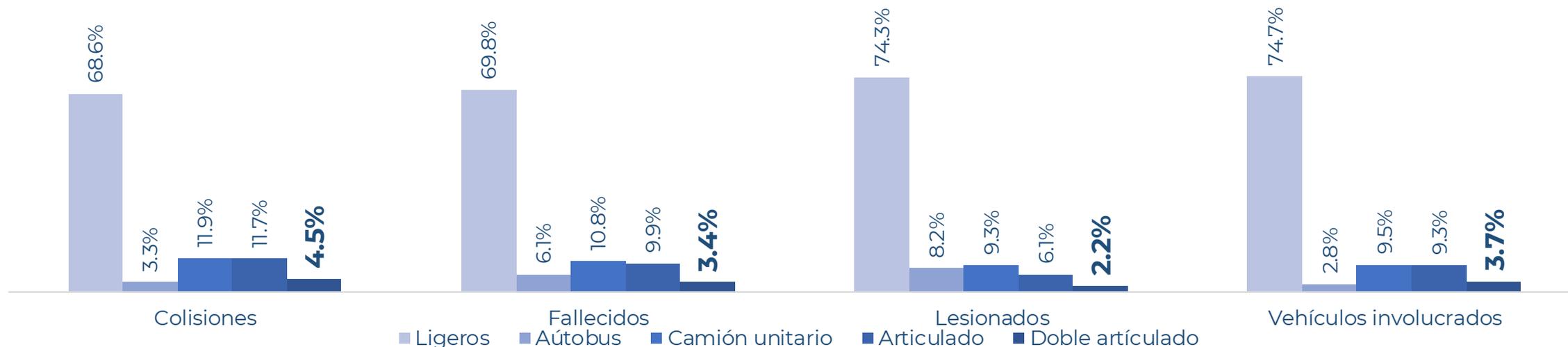


**Figura 2.3 Distribución por tipo de participación, vehículo y víctimas del siniestro**

NOTA: Se toma como referencia la publicación 2022 debido a que es la última en la que se desagregan los camiones y configuraciones de carga.

# Saldo acumulado de colisiones, decesos y lesionados de 2010 a 2021

Impacto vehicular de los siniestros en carreteras federales 2010-2021



		Ligeros	Aútopus	Camión unitario	Articulado	Doble articulado	TOTAL
<b>TOTAL ACUMULADO 2010-2021</b>	<b>Colisiones</b>	<b>139,051</b>	<b>6,783</b>	<b>24,066</b>	<b>23,564</b>	<b>9,212</b>	<b>202,676</b>
	<b>Decesos</b>	<b>28,604</b>	<b>2,486</b>	<b>4,412</b>	<b>4,067</b>	<b>1,396</b>	<b>40,965</b>
	<b>Lesionados</b>	<b>134,002</b>	<b>14,773</b>	<b>16,733</b>	<b>11,031</b>	<b>3,929</b>	<b>180,468</b>
	<b>No. de vehículos</b>	<b>236,550</b>	<b>9,002</b>	<b>30,014</b>	<b>29,545</b>	<b>11,712</b>	<b>316,823</b>

Fuente: Correlación entre la Composición Vehicular y los Accidentes en la Red Carretera Federal, durante el Período 2006-2016, Fase I. Publicación Técnica 529 IMT 2018 <https://www.imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt529.pdf>  
Anuario estadístico de colisiones en carreteras federales, 2021. Pág. 161  
[https://www.sctgob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/EST\\_Accidentes\\_Cf/DT\\_85\\_Anuario\\_2021\\_v3.pdf](https://www.sctgob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/EST_Accidentes_Cf/DT_85_Anuario_2021_v3.pdf)

# Colisiones de vehículos de carga, periodo 2010-2021.

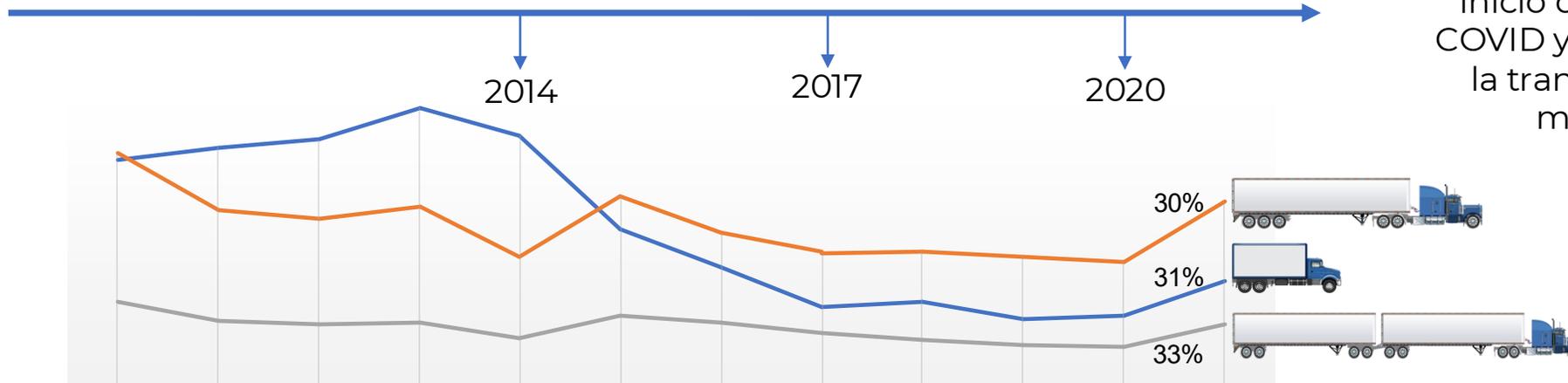
## Mejoras normativas

NOM-012-SCT-2-2014  
Licencia para full  
Límite de velocidad  
Prohíbe  
semirremolques  
mayores a 40 pies.

NOM-012-SCT-2-2017  
GPS  
Gobernador velocidad  
Ajuste automático de  
frenos  
Autorización expresa.

Inicio de  
pandemia  
COVID-19

El aumento de los accidentes en 2021 (datos 2020) coincide con el inicio de la pandemia COVID y un aumento en la transportación de mercancías.



	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Total acumulado
Camión	2,804	2,959	3,054	3,439	3,097	1,964	1,502	1,021	1,078	870	926	1,332	24,046
Articulado	2,878	2,193	2,100	2,234	1,634	2,363	1,916	1,684	1,702	1,629	1,571	2,290	24,194
Doble articulado	1,093	843	810	834	641	920	825	699	630	557	546	814	9,212

Gráfica elaborada con datos de publicaciones IMT.

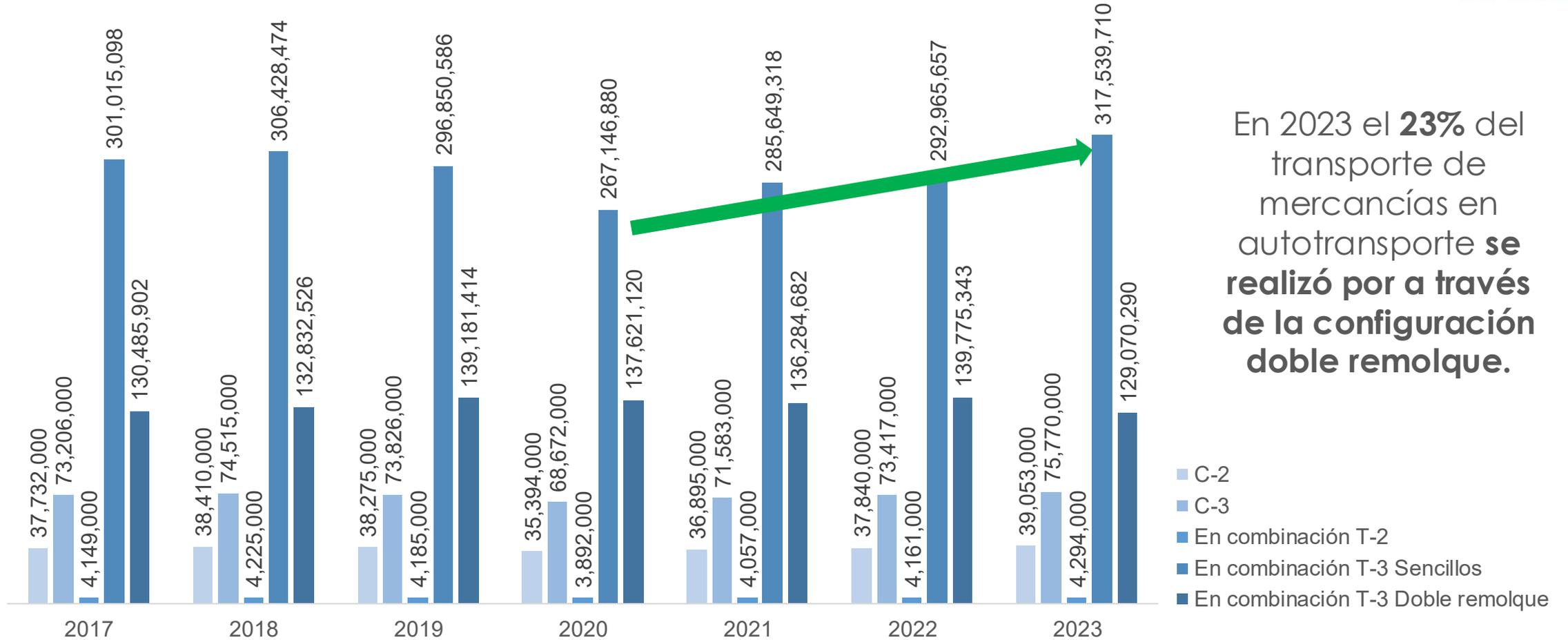
Fuentes:

IMT/Correlación entre la Composición Vehicular y los Accidentes en la Red Carretera Federal, durante el Período 2006-2016, Fase I/pág. 25. <https://www.imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt529.pdf>

IMT/ANUARIO ESTADÍSTICO DE ACCIDENTES EN CARRETERAS FEDERALES (2017-2019). <https://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/estadistica-de-accidentes-en-carreteras-federales/>

# Participación del tractocamión doble articulado en el transporte de mercancías en México.

Millones de toneladas movidas por tipo de vehículo o configuración



En 2023 el **23%** del transporte de mercancías en autotransporte **se realizó por a través de la configuración doble remolque.**

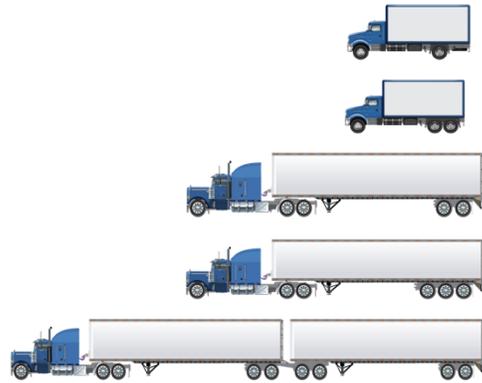
Fuente: Estadística Básica del Autotransporte. <https://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/estadistica/> Federal

# Especificaciones técnicas, disposiciones de seguridad y de control NOM-012

Usuarios ANTP  
del transporte de carga



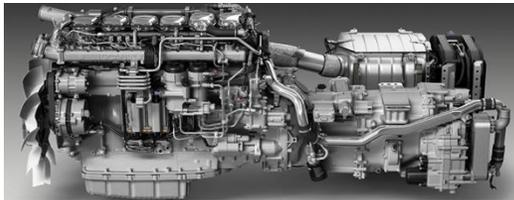
## Tecnología obligatoria para vehículos de carga NOM-012



	Freno auxiliar	Sistema de frenos antibloqueo (ABS)	Cámara de frenado de doble acción	Sistema de ajuste automático de frenos	Espejos auxiliares	Luces encendidas permanentemente	Suspensión de aire	Velocidad controlada electrónicamente (gobernador)	Localización GPS
	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✗
	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✗
	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✗
	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✗
	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Adicional, el tracto camión doble articulado debe cumplir con lo siguiente dispositivos de seguridad:

1. Motor electrónico
2. Torque mínimo



3. Capacidad mínima de ejes de tracción



4. Licencia tipo E (renovar cada 2 años)



5. Autorización Expresa



# El Full, en comparación de cualquier otra configuración requiere menor energía cinética para frenar.

Usuarios ANTP  
del transporte de carga



T3-S2-R4



T3-S2



La velocidad es un factor importante para mejorar la distancia y el tiempo de frenado.

Al full se le autoriza una velocidad máxima de **80**

**km/h**, y se controla con gobernador de velocidad



75.5 t PBV  
9 ejes

$E_c$  por Balata = 1,035,458 J



46.5 t PBV  
5 ejes

$E_c$  por Balata = 1,793,984 J

El menor peso autorizado por eje al full permite que requiera menor energía cinética ( $E_c$ ) para frenar lo que, aunado a una menor velocidad, conlleva a una distancia menor de frenado.

J= Joules  
Fórmula de la Energía Cinética\*

## Distancia y tiempo de frenado.

En 2016 el Instituto Mexicano del Transporte (IMT) realizó un estudio de frenado en el que se comparó un tractocamión semirremolque Vs un tractocamión semiremolque remolque, concluyendo que con todos los aditamentos de seguridad éste último frena a menor distancia.

### Pruebas realizadas a 80 km/hr

Pruebas realizadas a 80 km/hr				Pavimento Seco		Pavimento Húmedo	
	Peso real del vehículo	Peso límite de acuerdo NOM-012	% Respecto a la NOM-012	Distancia de Frenado	Tiempo de Frenado	Distancia de Frenado	Tiempo de Frenado
 <b>T3-S2-R4</b>	74.490 t	75.500 t	-1%	52 m	4.61 s	57.2 m	5.04 s
 <b>T3-S3</b>	51.970 t	54.000 t	-4%	66.2 m <b>+27%</b>	6.50 s <b>+41%</b>	78.9 m <b>+38%</b>	7.07 s <b>+40%</b>

**% Comparativo de un T3-S3 vs T3-S2-R4**



**PAVIMENTO  
SECO**

TIEMPO  
FRENADO

4.61  
SEGUNDOS

DISTANCIA  
FRENADO

52  
METROS

# Datos estadísticos del PNSV de la ANTP, indican que las empresas certificadas han logrado un:

\*Índice de  
siniestralidad por  
millón de km  
recorridos

**0.67**

Elaboración propia ANTP con datos del PNSV



# Resoluciones de la Declaración de Estocolmo

Mantener el enfoque en la gestión de la velocidad, incluido el fortalecimiento de la aplicación de la ley para evitar el exceso de velocidad, y exigir una velocidad máxima de 30 km/h en zonas donde los usuarios vulnerables de la carretera y los vehículos se mezclan de forma frecuente y planificada, excepto cuando existan pruebas sólidas de que las velocidades más altas son seguras, señalando que los esfuerzos por reducir la velocidad tendrán un efecto beneficioso en la calidad del aire y el cambio climático, además de ser vitales para reducir el número de víctimas mortales y heridos por accidentes de tráfico.

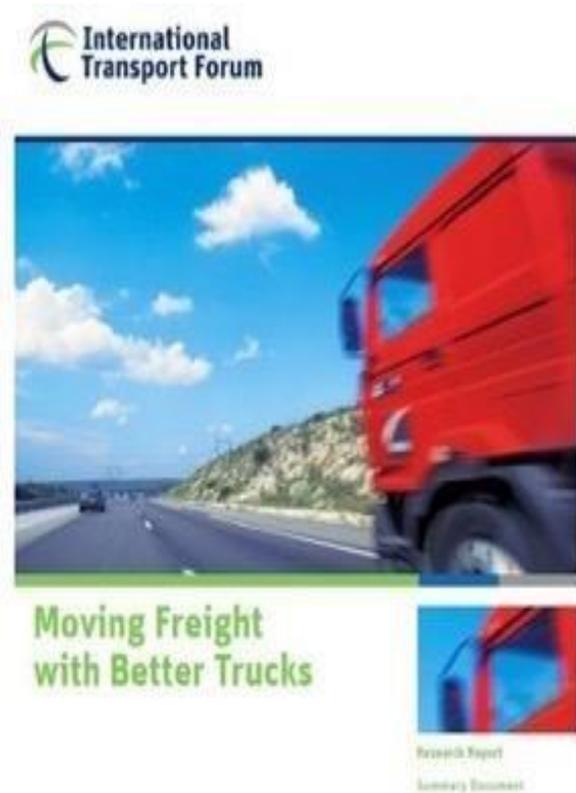


Los accidentes obedecen a múltiples factores, no sólo a las características de los vehículos y a la carga.



Fuente: Declaración de Estocolmo; Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Alcanzar los objetivos mundiales para 2030 Estocolmo, 19-20 de febrero de 2020

## Moving Freight with Better Trucks (2011)



- Este estudio fue elaborado por un grupo de expertos internacionales representando a 15 países, que trabajaron durante 3 años bajo la mando del Centro de Investigación de Transporte de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) y el Foro Internacional de Transporte, al cual pertenecen 52 países, incluyendo México.
- Busca informar sobre las deliberaciones y autorizaciones para el uso más extensivo de vehículos con alta capacidad, lo cual esta siendo considerado en en varios países, debido al potencial de dichos vehículos a generar importantes mejoras en la productividad.
- Ofrece propuestas de cómo se pueden modificar los marcos regulatorios (NOM) para promover la innovación, buscando mejorar los resultados de seguridad y ambientales, proteger la infraestructura e impulsar la eficiencia. Incluyendo el uso de vehículos de alta capacidad en las circunstancias apropiadas.

Fuente:  
OCDE-ITF/Moving Freight with Better Trucks 2011  
<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/freightbettertrucksfullreport.pdf>

# OCDE-ITF

## Moving Freight with Better Trucks (2011)

Usuarios ANTP  
del transporte de carga



Durante la investigación observaron que vehículos de gran capacidad son utilizados por los países miembros de la OCDE.

Vehicle origin & identification number	GCM (t) / Payload (t)	Length (m)	Classification
Australia 	90.500/60.000	33.310	Very high capacity
Belgium 	60.000/39.300	25.25	Higher capacity European modular vehicle
Canada 	62.500/37.300	38.330	Very high capacity
Denmark 	60.000/38.000	25.100	Higher capacity
Germany 	40.000/20.800	25.235	Higher capacity European modular vehicle
Mexico 	66.500/42.849	30.730	Very high capacity
Netherlands 	60.000/39.720	25.240	Higher capacity
South Africa 	56.000/34.240	21.983	Higher capacity
United States 	57.040 (125 751 lbs)/32.840 (72 400 lbs)	30.960	Very high capacity

Fuente:

OCDE-ITF/Moving Freight with Better Trucks 2011, pág. 117-123

<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/freightbettertrucksfullreport.pdf>

## Moving Freight with Better Trucks (2011)

“Este estudio **concluye** que en varios países del mundo avalan el uso de configuraciones vehiculares múltiples”.

“Mejorar la productividad contribuye a reducir el número de vehículos en la carretera.

Se encuentran disponibles muchas tecnologías para mejorar la seguridad de los vehículos pero algunas necesitan incentivos para su implementación a grande escala.

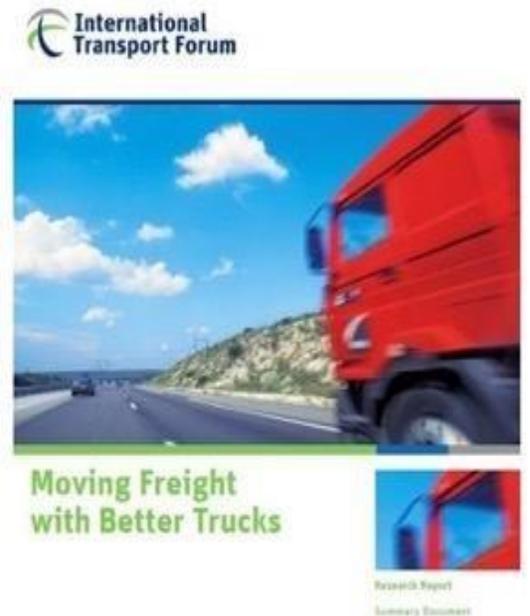
El uso de vehículos de alta capacidad pueden mejorar los resultados de seguridad.

La sociedad espera que el Transporte carretero sea seguro, sostenible, eficiente y que cumpla con las regulaciones”.

Fuente:

OCDE-ITF/Moving Freight with Better Trucks 2011, pág. 298

<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/freightbettertrucksfullreport.pdf>



- En 2017 y 2018 en el marco del International Transport Forum, la OCDE reiteró que el uso de vehículos de gran capacidad debe ser una tendencia mundial, siempre y cuando cuenten con tecnología y ejecuten buenas prácticas encaminadas a reforzar la seguridad vial, debido a que mejoran la productividad y reducen el número de vehículos en la carretera, además se puede resaltar lo siguiente:



- John Woodroffe estimó que si se coloca control electrónico de estabilidad en todos los camiones podríamos salvar 126 vidas en Norteamérica; y un ahorro de eficiencia del 10% a través de camiones de mayor capacidad, utilizando menos vehículos, podemos salvar 330 vidas.
- Es importante involucrar a los representantes ferroviarios en la discusión sobre camiones de mayor capacidad para encontrar sinergias para una operación más eficiente de ambos modos.
- Puede ser una buena idea comenzar con nichos, donde el aumento del tamaño del vehículo es un facilitador para operaciones que de otra manera no tendrían sentido económico.

Fuentes:

ITF Summit 2017

<https://2017.itf-oecd.org/high-capacity-transport.html>

ITF Summit 2018

<https://2018.itf-oecd.org/its-technologies-safer-and-more-secure-road-freight-transport.html>

# OCDE-ITF

## High Capacity Transport (2019)



**High Capacity Transport**  
Towards Efficient, Safe and  
Sustainable Road Freight



Case-Specific Policy Analysis

- Este estudio examina la experiencia internacional con los vehículos de alta capacidad y tiene como objetivo proporcionar evidencia para respaldar la formulación de políticas en jurisdicciones que estén considerando uso de estos.
- Examina enfoques para implementar pilotos y programas a gran escala para implementar vehículos de gran capacidad.
- Describe las necesidades de la sociedad y la industria de incrementar la productividad del transporte teniendo a consideración la importancia del medio ambiente y beneficios de seguridad.

OCDE-ITF (2019), "High Capacity Transport: Towards Efficient, Safe and Sustainable Road Freight", International Transport Forum Policy Papers, No. 69, Paris.

<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/high-capacity-transport.pdf>

# OCDE-ITF

## High Capacity Transport (2019)

País	Políticas y programas de vehículos de alta capacidad de algunos países
Australia 	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Año 2000 - El diseño innovador de vehículos, respaldado por Performance based standards (PBS) permitirá que vehículos más grandes y pesados sean permitidos en partes específicas de la red de carreteras, que se consideran adecuadas para el uso de estos vehículos.</li> <li>•En 2014 se introdujo la Ley Nacional de Vehículos Pesados.</li> </ul>
Suecia 	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Desde 2013 y después de 3 años de discusión para incrementar el peso a 76t, decidieron abrir una nueva red llamada BK74 designada para vehículos con capacidad de 74t y 25.25m.</li> <li>•Durante el 2018 se ha actualizado la hoja de ruta para 2030, el nuevo objetivo es realizar una reducción a nivel del sistema del 15% solo por una implementación masiva de vehículos HCT (máx. 34.5 m y 74 t). Para 2030, los vehículos HCT deberían representar el 80% de todos los t-km transportados en las carreteras de Suecia</li> </ul>
Finlandia 	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Decidió extender el peso total de 60t a 76t sin especial restricción entrando en operación en otoño de 2013.</li> <li>•La legislación aprobada por la Unión Europea permite vehículos más largos hasta 34.5 m que se encuentra en vigor desde enero de 2019.</li> <li>•Continúan los ensayos para incrementar el peso a 88t.</li> </ul>
Países Bajos 	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Desde el 2013 permite 60t y 25.25 m.</li> </ul>
Dinamarca 	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Desde 2008 se ha llevado a cabo un programa piloto para incrementar el peso y la dimensión de los vehículos hasta 25.25m y 60t. No se ha tomado la decisión para pasarla a regulación permanente.</li> </ul>
China 	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Desde julio de 2018 el Ministro de Transporte ha realizado pruebas para que en la próxima revisión de la norma se esperará una regulación más amplia en donde los pesos de los ejes sean introducidos</li> </ul>
Alemania 	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Al realizar una prueba de campo entre el 2012 y 2016 se autorizó 25.25m y 44t para transporte combinado.</li> </ul>

# OCDE-ITF

## High Capacity Transport (2019)

Usuarios <sup>ANTP</sup>  
del transporte de carga



País	Peso Bruto (ton)	Longitud (m)	Ejes	Año
Países Bajos	60	25.25	7	2013
Dinamarca	60	25.25	8	2014
Noruega	60	25.25	7	2014
España	60	25.25	7	2016
Alemania	40/44	25.25	7	2017
Brasil	91/74	30	9	2017
Suecia	74	25.25	9	2018
Argentina	75	25.25	9	2018
Finlandia	76	34.5	9	2019

- Dinamarca en prueba de largo plazo.
- España con permisos especiales y actualmente en pruebas 31.7 m y 70 ton (10 ejes).
- Alemania corre pruebas a 25.5 m y 60 ton; permite 44 ton en combinaciones con FFCC.
- Brasil limitados a 60 km/h para 91ton.

OCDE-ITF (2019), "High Capacity Transport, pág. 22  
<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/high-capacity-transport.pdf>

# OCDE-ITF

## High Capacity Transport (2019)

Este estudio concluye:

- Realizar **programas piloto o ensayos** para proporcionar un período de introducción limitada al recopilar datos sobre el rendimiento de los vehículos de alta capacidad.
- Un líder de opinión que pueda traducir los beneficios objetivos de los vehículos de alta capacidad al lenguaje que la población comprenda. Esto puede ayudar a contrarrestar las falsas percepciones públicas.
- Utilizar **camino específicos** o que requieran **cambios mínimos** que son sencillos de lograr. En zonas geográficas específicas, el transporte por carretera es el único modo de transporte disponible.
- Implementación de **programas de vehículos de alta capacidad para reducir las emisiones de carbono del sector del transporte**. Al tiempo que proporciona beneficios sociales significativos más allá de la reducción de carbono, incluyendo la mejora de la salud y la seguridad.
- Requiere que los **operadores estén capacitados**.
- La **presencia de tecnologías para mejora de la seguridad** a bordo de los vehículos y la formación adecuada del conductor.



**High Capacity Transport**  
Towards Efficient, Safe and  
Sustainable Road Freight



Case-Specific Policy Analysis

OCDE-ITF (2019), "High Capacity Transport: Towards Efficient, Safe and Sustainable Road Freight", International Transport Forum Policy Papers, No. 69, Paris, pág. 70-75

[https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/high\\_capacity\\_transport.pdf](https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/high_capacity_transport.pdf)

Síguenos en nuestras redes sociales: @ANTPMexico 55 5534 3598

# Otros Países que utilizan configuraciones doble remolque

Usuarios ANTP  
del transporte de carga



País	Peso Bruto (ton)	Longitud (m)	Ejes	Año
Estados Unidos (Michigan)	74	22.9	8	1991
Australia	172.5	53.5	12	2014
Nueva Zelanda	50	23	9	2016
México	75.5	31	9	2017
Canada (Ontario)	63.5	40	9	2017
Uruguay	74	30	9	2020
España	72	32	9	2023

País	Peso Bruto (ton)	Longitud (m)	Ejes	Año
Estados Unidos (red interestatal)	36.3	19	6	1975
Canada (MoU Interprovincial)	62.5	27.5	8	2019
Comunidad Europea	40	16.5	6	2015

México/NOM-012-SCT-2-2017  
<https://n9.cl/e649>  
Truck Size and Weight Limit Laws  
<https://n9.cl/rth2j>  
NZ Transport Agency/50MAX  
<https://n9.cl/h4fnn>

Canada/Ontario/Ministry of transportation  
<https://n9.cl/lpkwm>

Heavy Truck Weight and Dimension Limits for Interprovincial Operations in Canada  
<https://comt.ca/english/programs/trucking/MOU%202019.pdf>

Australia/Heavy Vehicle National Law and Regulations

<https://www.nhvr.gov.au/law-policies/heavy-vehicle-national-law-and-regulations>

Weights and dimensions of road vehicles in the EU  
<https://n9.cl/2ezja>

Uruguay/Decreto N° 303/020  
<https://n9.cl/hkyv79>

**Instrucción MOV 2023/28: Modificación de la Instrucción 16/V-117 sobre expedición de autorizaciones para euromodulares**

<https://www.dgt.es/muevete-con-seguridad/conoce-las-normas-de-trafico/todas-las-normas/>

- ❑ En México se permiten dimensiones y pesos máximos a través de la NOM-012-SCT-2-2017.
- ❑ Australia datos para el A-double. Basado en PBS permite combinaciones mayores.
- ❑ Estados Unidos con reglamentaciones estatales diversas. Se muestran datos máximos Estatales y datos de combinación federal. 23 Estados permiten combinaciones dobles o triples
- ❑ Canadá permite 62.5 ton como capacidad unificada inter-provincial. Mayores capacidades se permiten en 8 de las 10 provincias (se muestran datos máximos)
- ❑ Dentro de la red inter Europea se permiten combinaciones de 40 ton. Mayores capacidades se permiten en algunos Estados miembros.
- ❑ Uruguay autorizó la circulación de las combinaciones de vehículos de transporte de cargas de alto desempeño bajo el Decreto N° 303/020 en 2020.
- ❑ Nueva Zelanda implementa 50MAX una nueva generación de camiones para hacer más eficiente el transporte de mercancías.

Síguenos en nuestras redes sociales: @ANTPMexico

📞 55 5534 3598

**En 2023 España amplía las dimensiones permitidas**



# Usuarios <sup>ANTP</sup> del transporte de carga

Compromisos  
institucionales para  
mejorar la seguridad vial

# Premio Nacional de Seguridad Vial

## Objetivos

- Promover y difundir el estandar de seguridad para la operación de una flota vehicular de carga, mediante los lineamientos establecidos en el Manual de Gestión de Seguridad Vial que ANTP desarrolló en alineación a los estándares internacionales de la norma ISO-39001.
- Proveer a los operadores capacitación para generar conciencia de la importancia de la seguridad vial para una mejor convivencia con peatones, ciclistas, pasajeros y conductores de automóviles, motocicletas o cualquier otro vehículo de movilidad activa, y reconoce la trayectoria de aquellos operadores que durante 1 año o hasta 25 años no han tenido siniestros viales o infracciones para que sean un ejemplo a seguir.



# Congreso Nacional en Seguridad Vial

Pruebas de frenado con ABS y sin ABS a 80km/h en la Pista del IMT



- 8 Instituciones invitadas en presidium
- 10 paneles
- 2 conferencias
- 1 Mesa Panel

315  
Asistentes  
15% más que 2023





# TrackSIM

Un simulador virtual de última generación instalado en un remolque de carga que permite viajar en todo el territorio nacional para capacitar, evaluar y aumentar las habilidades de conducir un vehículo del autotransporte de carga, así como cambiar la percepción que la población en general tiene sobre un vehículo de autotransporte de carga en convivencia de otros usuarios de la vialidad.



Usuarios <sup>ANTP</sup>  
del transporte de carga



# ¿Qué estamos haciendo desde el sector transporte de carga?



Capacitación a través de:

- Congreso Nacional de Seguridad Vial
- TrackSIM Concientización de la seguridad vial/aumento de habilidades de los conductores.
- Premio Nacional de Seguridad Vial (PNSV)

Promover el Premio Nacional de Seguridad Vial, alineado a la ISO39001, como una herramienta que facilite a las empresas de autotransporte implementar un sistema de gestión de seguridad vial para la operación de flotas de carga.

Renovación del parque vehicular para transitar a tecnologías con mayor ventaja para: el cuidado del medio ambiente, el cuidado de la infraestructura, la seguridad vial, la eficiencia y competitividad.

Incorporar mayor tecnología de apoyo a la conducción (cámaras, sistema antivuelco, sensores de proximidad, alertas sonoras parlantes, entre otras tecnologías).

Impulsar la Autorregulación de peso y dimensiones de la NOM-012.

Fomentar la implementación de buenas prácticas para el mantenimiento preventivo, la capacitación de conductores, instructores y técnicos, la seguridad vial, entre otras.

Tecnología para el análisis de rutas previa salida a tránsito.

## ¿Que proponemos?

- Gestión de la velocidad
- Aumentar la supervisión y vigilancia en carreteras federales y vialidades urbanas.
- Autorregulación de peso y dimensiones
- Capacitación de operadores
- Manual de formación del instructor
- Incorporar mayor tecnología de apoyo a la conducción (cámaras, sistema antivuelco, sensores de proximidad, alertas sonoras parlantes, entre otras) en todos los vehículos y configuraciones.
- Sistemas antivolcadura o Dolly H
- Bitácora electrónica
- Infraestructura (espacios físicos para detener vehículos de carga).
- Cámaras de asistencia a la conducción - hábitos de conductor (interiores y exteriores).



# Cursos de Capacitación

Usuarios ANTP  
del transporte de carga

30  
ANIVERSARIO

COPROSAV

COPROSAV

## GESTIÓN DE SEGURIDAD PARA LÍDERES

Dirigido a Responsables de flota



# Gracias