

MESA DIRECTIVA

**Dip. Baltazar Gaona García**

*Presidencia*

**Dip. Nalleli Julieta Peraza Huerta**

*Vicepresidencia*

**Dip. Jaqueline Avilés Osorio**

*Primera Secretaría*

**Dip. David Martínez Gowman**

*Segunda Secretaría*

**Dip. Teresita de Jesús Herrera Maldonado**

*Tercera Secretaría*

JUNTA DE COORDINACIÓN POLÍTICA

**Dip. Ma. Fabiola Alanís Sámano**

*Presidencia*

**Dip. Sandra María Arreola Ruiz**

*Integrante*

**Dip. J. Reyes Galindo Pedraza**

*Integrante*

**Dip. José Antonio Salas Valencia**

*Integrante*

**Dip. Marco Polo Aguirre Chávez**

*Integrante*

**Dip. Adriana Campos Huirache**

*Integrante*

**Dip. Grecia Jennifer Aguilar Mercado**

*Integrante*

**Dip. Brissa Irerí Arroyo Martínez**

*Integrante*

**Dip. Baltazar Gaona García**

*Integrante*

SECRETARÍA DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS

**Mtro. Fernando Chagolla Cortés**

*Secretario de Servicios Parlamentarios*

**Lic. Homero Merino García**

*Director General de Servicios de Apoyo Parlamentario*

*Coordinador de Biblioteca, Archivo*

*y Asuntos Editoriales*

**Lic. María Guadalupe González Pérez**

*Jefe del Departamento de Asuntos Editoriales*

La GACETA PARLAMENTARIA es una publicación elaborada por el DEPARTAMENTO DE ASUNTOS EDITORIALES. *Corrector de Estilo: Juan Manuel Ferreyra Cerriteño. Formación, Reporte y Captura de Sesiones: Gerardo García López, Juan Arturo Martínez Ávila, María del Socorro Barrera Franco, Mónica Ivonne Sánchez Domínguez, Moisés Cruz Fonseca, Nadia Montero García Rojas, Paola Orozco Rubalcava, Perla Villaseñor Cuevas, Víctor Iván Reyes Mota, Itzel Arias Martínez, Alejandro Solorzano Álvarez, Alejandra Lizeth Munguía Martínez.*

## HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MICHOACÁN DE OCAMPO

### SEPTUAGÉSIMA SEXTA LEGISLATURA

### Segundo Año de Ejercicio

### Segundo Periodo Ordinario de Sesiones

PROPUESTA DE ACUERDO MEDIANTE EL CUAL SE EXHORTA A LA SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES PARA QUE REALICE UNA REVISIÓN TÉCNICA INMEDIATA DEL TRAMO CARRETERO UBICADO A LA SALIDA DE LA AUTOPISTA MÉXICO-TOLUCA, EN EL MUNICIPIO DE ZITÁCUARO, MICHOACÁN, A FIN DE EVALUAR LA CONTINUIDAD DE LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD VIAL, LA UBICACIÓN Y FUNCIONALIDAD DE LA RAMPA DE EMERGENCIA Y LA NECESIDAD DE INCORPORAR INFRAESTRUCTURA ADICIONAL DE CONTENCIÓN EN EL TRAMO POSTERIOR A LA SALIDA DE LA AUTOPISTA, PRESENTADA POR EL DIPUTADO OCTAVIO OCAMPO CÓRDOVA, INTEGRANTE DE GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO DE LA REVOLUCIÓN DEMOCRÁTICA.

Dip. Baltazar Gaona García,  
Presidente de la Mesa Directiva  
del H. Congreso del Estado de  
Michoacán de Ocampo.  
Presente:

El que suscribe, Octavio Ocampo Córdova, Diputado e integrante de la Septuagésima Sexta Legislatura del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo por el Partido de la Revolución Democrática, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 8° fracción II, artículos 236 y 236 Bis de la Ley Orgánica y de Procedimientos del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo, me permito presentar y someter a la consideración del Pleno de esta Soberanía la siguiente *Propuesta de Acuerdo, para su discusión, votación y en su caso aprobación, como un asunto de urgente y obvia resolución, mediante el cual se exhorta respetuosamente a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para que, en el ámbito de sus atribuciones, realice una revisión técnica inmediata del tramo carretero ubicado a la salida de la Autopista México-Toluca, en el municipio de Zitácuaro, Michoacán, a fin de evaluar la continuidad de las condiciones de seguridad vial, la ubicación y funcionalidad de la rampa de emergencia y la necesidad de incorporar infraestructura adicional de contención en el tramo posterior a la salida de la autopista, conforme a la siguiente*

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En días recientes ocurrió un hecho lamentable que vuelve a poner en evidencia una realidad que no puede seguir siendo ignorada: la urgente necesidad de reforzar, de manera seria y responsable, las medidas de seguridad en nuestras carreteras.

Un trágico accidente ocurrido cerca de la autopista México-Toluca, en el tramo conocido como Lengua de Vaca, ubicado en el municipio de Zitácuaro, Michoacán, específicamente a la salida de la autopista, dejó como saldo cinco personas fallecidas y al menos diez más lesionadas, tras el impacto de un camión de carga con diversos vehículos particulares.

El siniestro se registró justo en el punto de transición entre el tramo de cuota y el tramo libre, lo que resulta particularmente relevante, toda vez que en ese punto la infraestructura de mitigación —como la rampa de emergencia— se encuentra ubicada aproximadamente a 1.8 kilómetros antes del lugar donde ocurrió el accidente, dentro del tramo concesionado, y no en la zona donde finalmente se materializó el riesgo.

Esta distancia no puede considerarse menor. Por el contrario, implica que, una vez rebasada la rampa de emergencia, existe un tramo de casi dos kilómetros sin infraestructura de contención efectiva, pese a que las condiciones de pendiente, velocidad e inercia continúan representando un riesgo latente, particularmente para unidades de carga pesada.

Desde una perspectiva técnica, debe considerarse que los vehículos de carga pesada que descienden por tramos con pendiente prolongada acumulan una alta energía cinética derivada de su masa y velocidad, la cual, en caso de falla en el sistema de frenado, solo puede ser contenida mediante infraestructura especializada como las rampas de emergencia. Sin embargo, la efectividad de estas depende no solo de su existencia, sino de su ubicación estratégica dentro del tramo de riesgo.

En el caso que nos ocupa, la separación existente entre la rampa y el punto del accidente implica que un vehículo sin control puede recorrer una distancia considerable sin mecanismos de contención, incrementando de manera exponencial la probabilidad de un impacto fatal. Aunado a ello, en tramos descendentes, la combinación de factores como pendiente, peso de la carga, velocidad acumulada e inercia provoca que la distancia de frenado se incremente significativamente, superando con facilidad la capacidad de reacción del operador.

Por ello, las rampas de emergencia no solo deben existir, sino que deben ubicarse donde realmente se presenta el riesgo, incluso en zonas posteriores a la salida de autopistas o cambios de régimen vial, como ocurre en este caso.

Este suceso no puede ser reducido a un hecho aislado. Por el contrario, evidencia posibles fallas en la planeación, en la continuidad de la infraestructura preventiva y en la coordinación institucional entre quienes tienen la responsabilidad de garantizar la seguridad en nuestras vías de comunicación.

Asimismo, este hecho obliga a revisar con seriedad la responsabilidad de las concesionarias y de las autoridades competentes, tanto en tramos concesionados como en tramos libres, quienes deben garantizar condiciones de seguridad continuas, integrales y sin interrupciones, evitando que existan zonas de riesgo derivadas de la fragmentación en la operación de la infraestructura carretera.

En este contexto, resulta indispensable señalar que, cuando la infraestructura preventiva no cumple su función o se encuentra ubicada de manera que limita su efectividad, no basta con atribuir los hechos a errores humanos o circunstancias aisladas. Es necesario revisar a fondo las condiciones técnicas, operativas y de supervisión que pudieron haber contribuido al resultado.

No puede pasar desapercibido que los accidentes relacionados con vehículos de carga pesada continúan siendo una de las principales causas de siniestros graves en las carreteras del país y de Michoacán. Esta realidad exige algo más que reacciones momentáneas: exige decisiones firmes, acciones coordinadas y medidas preventivas reales.

En ese sentido, este exhorto no responde únicamente a un hecho lamentable, sino a una problemática estructural que también se presenta en diversos tramos carreteros del estado, particularmente en regiones como el oriente de Michoacán, donde las condiciones geográficas y el flujo de transporte de carga incrementan los niveles de riesgo.

No se trata únicamente de reaccionar ante la tragedia. Se trata de evitar que la omisión, la falta de actualización y la desarticulación institucional sigan costando vidas. La seguridad vial no puede depender de soluciones parciales ni de acciones aisladas; requiere infraestructura continua, técnicamente sustentada y alineada a la realidad del transporte pesado.

Este Congreso del Estado de Michoacán debe asumir una postura clara, firme y responsable: no solo para expresar solidaridad con las víctimas, sino para exigir que se revisen, se corrijan y se fortalezcan las condiciones de seguridad en nuestras carreteras, garantizando que hechos como el ocurrido a la salida de la autopista en Zitácuaro no vuelvan a repetirse; por ello, de manera respetuosa les solicito su voto a favor de la siguiente propuesta de

#### ACUERDO

*Primero.* Se exhorta respetuosamente a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para que, en el ámbito de sus atribuciones, realice una revisión técnica inmediata del tramo carretero ubicado a la salida de la autopista México-Toluca, en el municipio de Zitácuaro, Michoacán, a fin de evaluar la continuidad de las condiciones de seguridad vial, la ubicación y funcionalidad de la rampa de emergencia y la necesidad de incorporar infraestructura adicional de contención en el tramo posterior a la salida de la autopista.

*Segundo.* Se exhorta a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para que, en coordinación con las concesionarias correspondientes, revise y, en su caso, reubique, complemente o amplíe la infraestructura de mitigación de riesgos, particularmente rampas de emergencia, considerando criterios técnicos actualizados que contemplen la continuidad del riesgo más allá del tramo concesionado.

#### TRANSITORIOS

*Único.* Notifíquese el presente Acuerdo a la autoridad exhortada para su conocimiento y atención procedente.

Atentamente

Dip. Octavio Ocampo Córdova



[www.congresomich.gob.mx](http://www.congresomich.gob.mx)