

DIPUTADO FEDERAL

CARLOS CINTA

DISMINUCIÓN DE PESO, SOLUCIÓN AL FULL TRÁILER

Por José Granados

Mientras organizaciones empresariales y del autotransporte mantienen una postura polarizada de acuerdo a su interés particular, autoridades como la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y Policía Federal (hoy Guardia Nacional) no han cumplido con la vigilancia permanente y la aplicación de la NOM-012-SCT-2-2017 vigente.

A lo largo de dos décadas, múltiples iniciativas han pugnado por la desaparición del vehículo doblemente articulado, que a pesar de todo se mantiene contra viento y marea, y es referente del transporte de mercancías.

En este sentido, Carlos Elhier Cinta Rodríguez, Diputado Federal del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional ha presentado ante el Pleno de la Cámara, el Proyecto de Decreto que

El tema central planteado en dicha iniciativa es la gradualidad, es decir, la eliminación paulatina de peso en camiones con doble remolque en un lapso de 9 años.

Adiciona el Artículo 50 Bis de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

“Para entender el uso del full tráiler se debe considerar de manera



Carlos Elhier Cinta Rodríguez, trabajó 10 años en el sector del autotransporte, en Canacar como Director de Comunicación al lado de Juan Carlos Muñoz Márquez, quien en ese entonces era presidente de la Cámara.



DESDE SU APARICIÓN EN MÉXICO, LOS CAMIONES CON DOBLE REMOLQUE HAN SIDO MOTIVO DE CONTROVERSIA

56
POR CIENTO
de la carga nacional se trasladó por transporte terrestre en 2018.

integral el impacto social, económico y la seguridad vial. La iniciativa contempla en primer lugar el factor humano. Uno de los grandes reclamos de la sociedad hacia los propietarios de tractocamiones doblemente articulados son los accidentes, por esta razón se tiene como objetivo alcanzar mayor seguridad en carreteras y zonas urbanas para preservar la vida de los usuarios”.

La iniciativa propone la disminución de peso gradual de la siguiente manera: 1.5 toneladas el primer año, 1.5 toneladas el segundo año y posteriormente una tonelada hasta completar nueve.

ELIMINACIÓN GRADUAL

AÑO	PESO
2020	1.5 toneladas
2021	1.5 toneladas
2022	1 tonelada
2023	1 tonelada
2024	1 tonelada
2025	1 tonelada
2026	1 tonelada
2027	1 tonelada

“Queremos darle gusto a todos pero es difícil. Hablar de la eliminación del doble remolque sin un plan alternativo para compensar el movimiento de carga es inconcebible, ya que se debe considerar la afectación económica que esto traería. Por lo pronto, es necesario cumplir con la carga máxima autorizada de 66.5 toneladas, esto ayudará a reducir significativamente el número de accidentes, no afectará la actividad económica del país y eliminará cualquier medida extraordinaria de peso adicional. Si bien la suspensión neumática provoca un menor impacto en la superficie de rodamiento, incrementar el peso hasta 9 toneladas minimiza este beneficio. A mayor peso, mayor es la afectación a la infraestructura carretera, por lo que se puede entender que únicamente se utiliza para cargar más tonelaje”.

Agregó que la seguridad vial es un tema multifactorial, ya que también de-



A lo largo de dos décadas, múltiples iniciativas han pugnado por la desaparición del vehículo doblemente articulado, que a pesar de todo se mantiene contra viento y marea, y es referente del transporte de mercancías.



pende entre otras cosas, del mantenimiento que se proporciona a los vehículos.

ESTUDIOS

El documento denominado “Revisión de la Regulación del Transporte de Carga en México” de la OCDE, destaca la recomendación relacionada con pesos y dimensiones. Señala que se debe fundamentar cualquier modificación que permita un análisis costo-beneficio sobre los cambios propuestos.

En tanto, el estudio “Revisión de la Manifestación de Impacto Regulatorio, sus ampliaciones y correcciones, del Proyecto de Norma Oficial Mexicana de Peso y Dimensiones de los Vehículos de Autotransporte Federal”, realizado por el Instituto de Transporte de Texas, menciona que el peso bruto vehicular de las unidades no puede ser mayor al derivado de la fórmula de puentes, ya que una carga superior conlleva al deterioro acelerado de éstos y a una posible falla. De acuerdo con la fórmula utilizada en México, el peso bruto vehicular autorizado para la configuración T3-S2-R4 deberá ser de 66.5 toneladas como máximo.

POSICIONAMIENTO DE LA INDUSTRIA

“Aunque los industriales afirman que la eliminación del doble remolque afectaría su negocio, ya que significa duplicar el número de unidades y enfrentar el problema de la falta de operadores, es importante observar

● **Corresponsabilidad**
“Mientras no se aplique la corresponsabilidad entre el transportista y el cliente, de nada servirá la profesionalización o la normatividad vigente. Podrá haber operadores muy capaces, profesionales del sector, pero si al final del día se sobrecarga el camión y el cliente está de acuerdo, aunque haya la mejor infraestructura, el mejor operador o el mejor camión, todo se reduce a corrupción; por mucha experiencia que tenga irá sobrecargado y la capacidad de frenado del camión será menor.”



que la aplicación de la gradualidad ayudaría a la conservación de la infraestructura carretera, supondría el ahorro de recursos y con ello la posibilidad de construir nuevas vías, equipar las existentes y adquirir arcos dinámicos. Hemos tenido reuniones con Francisco Cervantes de la CONCAMIN. Aunque la iniciativa va caminando bien, los industriales tienen sus reservas.

El argumento que dan es que si se elimina el doble remolque habrá un encarecimiento de sus productos, sin embargo, lo que se ahorra en el costo de las mercancías se paga en la rehabilitación de carreteras e infraestructura. La mayor parte de las vías están destrozadas por el sobrepeso, como por ejemplo la carretera México-Querétaro.

La vocación del doble remolque es el volumen, mientras que la vocación del ferrocarril es el peso, esto significa que debemos incentivar el transporte multimodal. De aplicar la gradualidad para muchas empresas ya no será viable el uso del full y por tanto,

5.6
POR CIENTO
del PIB contribuye el
autotransporte de carga.

POSTURA DE ORGANIZACIONES

Cada organización o gremio transportista tiene una vocación.

CONATRAM cuya mayoría se compone por Hombres-Camión no comulga con el tema del doble remolque.

ANTP que es pro doble remolque.

Canacar ha manifestado una postura neutra porque tiene agremiados que usan el doble remolque y aquellos que están en contra.

Alejandro Flores Meyer y Héctor Gandini van por la eliminación del full.

Por eso está pulverizado el sector, porque los diferentes actores no se ponen de acuerdo.

Respecto al tema del doble remolque **CANACAR, CONATRAM, ANTP y AMOTAC** han manifestado su postura e interés particular.

podrán dedicarse al camión sencillo. Esto impactará de manera positiva la conservación de la infraestructura carretera y el consumo de diésel será menor, por lo que habrá un mayor cuidado del medio ambiente”.

ARCOS DINÁMICOS

El legislador dio a conocer que un tema complementario a impulsar junto a la SCT es el de los arcos dinámicos.

“Presentaremos la iniciativa para que se autorice el presupuesto para su instalación, los arcos dinámicos miden velocidad y peso; si al pasar 100 camiones se detecta que tres viajan con sobrepeso esto va a ayudar al trabajo de la autoridad. Más aún, con las sanciones que se generen podrán pagarse y permitirá la posibilidad de comprar más, es decir, serán autosustentables.”

ACCIDENTES

“NO SE PUEDE remediar lo que ya pasó, pero se puede prever lo que puede pasar.”

ESTADÍSTICAS

3 MIL accidentes de camiones con doble remolque.

500 MIL unidades de parque vehicular.

50 MIL unidades del total son full tráilers



BENEFICIO
Esta iniciativa será la reducción en el número de accidentes

Aunque parece un número pequeño, la realidad es que podemos considerar que se trata de un porcentaje muy alto”.

SANCIONES

“Se sancionará a quienes no cumplan con el tema de pesos y dimensiones, se habla de revocación pero es muy extremo, más bien buscamos multas severas para el transportista y el usuario, que éste último vigile que el transportista tenga todo en orden. Para eso hay básculas supervisadas por la SCT, aunque la dependencia ha admitido que no tiene la capacidad suficiente para controlar esto”, aseguró.

POLICÍA ESPECIALIZADA

Respecto de la implementación de una policía especializada en el sector transporte, el poder legislativo ha sostenido reuniones para abordar el tema con la Guardia Nacional y la SCT.

“Para los industriales, quitar una tonelada al año es algo que pueden soportar. La gradualidad les incomoda, yo no veo que se quejen en Canadá o en otros países donde respetan la ley, los pesos y tienen una infraestructura impecable. La iniciativa va encaminada en beneficio de México, busca respetar la norma, que se empiece a cumplir gradualmente hasta que llegue a 66.5 toneladas de acuerdo a la NOM-012. Esto es ayudar a los transportistas y a México. De desaparecer el doble remolque, probablemente muchos dejarán de lado esta configuración y se irán por el lado de camión sencillo.”

+2
MILLONES
de empleos directos
generará la industria

Buscamos la profesionalización **CONSTANTE**, pero sin duda, la **APLICACIÓN de la corresponsabilidad es NECESARIA**”, destacó **Cinta Rodríguez**.

Tengo 10 años en el sector del autotransporte, trabajé en Canacar como Director de Comunicación al lado de Juan Carlos Muñoz Márquez, quien en ese entonces era presidente de la Cámara. Debido a la experiencia de los años, el tema del doble remolque no es un asunto que desconozca, sé cómo piensan los distintos actores. La iniciativa ayudará a salvar vidas, no estoy a favor de la eliminación del doble remolque pero sí en actuar de manera responsable y prever el impacto que pueda tener. Por mi parte, ayudaré a que la NOM-012 se cumpla de manera gradual”, concluyó.