

Al año, los doble remolque matan a más de mil mexicanos; la corrupción lo permite, acusan

Por: Dulce Olvera. Sin Embargo. 22/10/2016

Los autotransporte con doble remolque son “monstruos” mortales en movimiento. Circulan por las carreteras de México sin que las autoridades vigilen con eficacia si van con sobrepeso (entre 80 o 100 toneladas) o a exceso de velocidad. La SCT ha registrado que el 60 por ciento de ellos se transportan con sobrepeso. Cuando la Policía Federal detecta la violación a la Ley, se voltea para el otro lado y estira la mano, coincidieron fuentes. Y ahí siguen. A diario provocan cuatro muertes. El Gobierno federal dice que quiere [otra vez] regularlos, mientras que organizaciones, diputados y ciudadanos buscan sacarlos, en definitiva, de las carreteras.

Patricio Floresmeyer Caballero, Héctor Gandini y Minerva León murieron en un accidente provocado por un autotransporte de doble remolque que iba a exceso de velocidad. Fue en julio, en la carretera México-Cuernavaca. Hace cuatro años, 36 estudiantes de economía y tres profesores salieron de práctica. Uno de esos tráileres, también llendo a exceso de velocidad, embistió al camión donde viajaban. Seis de ellos fallecieron y 33 resultaron heridos.

En México hay un promedio de cuatro muertes por día causadas por unidades de doble remolque, de acuerdo con Hilda Caballero, madre de Patricio, quien cita estudios. En estos 10 meses del año van más de mil 050 víctimas mortales. Además, a diario se registran entre tres o cuatro accidentes en diferentes carreteras, por lo que hay más de mil accidentes al año, añadió Elías Dip Ramé, presidente de la Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos (Conatram).

Ante este problema, hay dos posturas: regular su operación para “no afectar a la economía” o sacarlos de circulación porque “es más importante la vida”. El debate sigue mientras continúan los accidentes.

En Estados Unidos, Canadá y en la Unión Europea hay restricciones a estas

unidades dependiendo de su tamaño y peso. En las entidades estadounidenses donde permiten circular con no más de 23 toneladas, los choferes son capacitados y cuidados (no pueden manejar más de ocho horas). En Europa, cuando circulará uno con sobrepeso, se solicita un permiso, se asigna una ruta especial y la unidad va abanderada para advertir a los demás autos.

“Al volante del autotransporte se lleva la producción nacional y el desarrollo económico del país, pero también se lleva la vida de muchos ciudadanos”, reconoció el Secretario de Comunicaciones y Transportes, Gerardo Ruiz Esparza, hace unos días. Cerca del 80 por ciento de los bienes y mercancías de la producción nacional se movilizan por la red de carreteras y autopistas, pero solo el ocho por ciento de las unidades que circulan son de doble remolque. “No buscamos mayores infracciones o detener la economía del país, sino cuidar la vida a partir de la aplicación estricta de la norma en nuestras carreteras”, precisó el Secretario de Gobernación, Miguel Ángel Osorio Chong durante la firma de las bases de colaboración para reforzar la supervisión a este transporte.

El martes, una usuaria de Twitter escribió: “Accidente x un doble remolque en Circuito Interior deja un herido. No entienden que #NoalDobleRemolque” (sic). El hashtag es impulsado por la Conatram. A diferencia de las autoridades que solo implementarán operativos de vigilancia, exige que ya no haya dobles remolques en las carreteras.

A pesar de que la NOM-012 establece un peso no mayor a 75.5 toneladas y un límite de velocidad de 80 kilómetros, debido a la falta de una vigilancia adecuada y por la corrupción de la Policía Federal, los autotransportes de doble remolque manejan a exceso de velocidad y van con sobrepeso para ahorrarse costos del traslado, coincidieron distintas fuentes consultadas por SinEmbargo.

¿POR QUÉ RETIRARLOS?

Foto: Cuartoscuro.

Image not found or type unknown

“La vida es primero que cualquier utilidad”, dijo el presidente de la Canatram, Elías

Dip Lomé. Foto: Cuartoscuro.

En abril el Diputado Jorge López Martín presentó una iniciativa que establece una modificación al artículo 50 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte federal, la cual pide que no se permita la circulación de vehículos doble remolque en el país. Otros diputados hicieron lo mismo, por lo que actualmente en la Comisión de Transporte del Congreso de la Unión existen cinco iniciativas similares. Están a la espera de la dictaminación por parte del presidente de la Comisión. Una vez declarada, se pasará al Pleno para su votación.

“Se debe garantizar la seguridad de los automovilistas en el tránsito de carreteras federales porque a lo largo del año ya han ocurrido más de mil 050 víctimas mortales relacionadas directamente con este tipo de vehículos. Adicionalmente, el daño que le están produciendo a la infraestructura de comunicaciones es por 20 mil millones de pesos que tienen que pagar los contribuyentes”, justificó el Diputado en entrevista.

El presidente de la Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos (Conatram), Elías Dip Ramé, por su parte, aseguró a este medio que deben salir de las carreteras principalmente por el respeto a la vida ya que atentan contra la seguridad.

“No es posible que por darle preferencia a lo económico estemos sacrificando vidas todos los días. La vida es primero que cualquier utilidad. Las autoridades se preocupan por el desabasto que se daría si se retiran, pero actualmente el 30 o 40 por ciento de los tráilers que van a descargar a alguna ciudad se regresan vacíos al lugar de origen porque no hay trabajo. Es decir, sobra fuerza motriz. También hablan de que México debe ser competitivo, pero lo somos: 6 millones de tráileres sencillos cruzan a Estados Unidos con un máximo de 23 toneladas, que es lo permitido en la mayor parte del mundo”, determinó Elías Dip Ramé en entrevista.

Por su parte, Hilda Caballero, madre de Patricio, un joven que murió víctima de un accidente provocado por un doblereamolque, lanzó una petición en la plataforma Change.org para exigir al Director General de Autotransporte Federal, Adrián del Mazo Maza; al Secretario de Comunicaciones y Transportes, y a la Subsecretaria de Transporte, Yuriria Mascott Pérez, que se prohíba la circulación de camiones de doble remolque.

Lleva más de 78 mil firmas que la apoyan. Hace dos meses y medio se reunió con los tres funcionarios, quienes le prometieron que buscarían que la ley se cumpla, pero “lo duda” porque en años anteriores no ha sido así. Aquí se puede firmar: <https://www.change.org/p/adriandelmazo-sct-mx-prohiban-la-circulaci%C3%B3n-de-camiones-de-doble-remolque>

“Los doble remolque han causado muchísimos accidentes, son muy difíciles de maniobrar, no se respeta el límite de velocidad ni el peso máximo de la norma NOM-012 –75.5 toneladas, lo cual es una barbaridad–. Supuestamente deberían pesarlos, pero los módulos de la SCT no están en operación. No hay quién vigile ni la velocidad ni su peso. A parte, hay un promedio de cuatro muertes por día causados por doble remolque: las unidades están viejas y porque los conductores, al estar expuestos a un trabajo donde son muy presionados por sus clientes, se meten o toman diferentes cosas. Por lo general van drogados para aguantar los tramos larguísimos, el cansancio y el no dormir. Son armas letales. Por algo están prohibidos en otros países. Circulan en México por grandes intereses económicos y porque hay corrupción; hay una impunidad muy notoria de la Policía Federal con los doble remolque. Es un secreto a voces”, dijo en entrevista.

Entre el 2008 y 2012, de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), de 91 mil 641 accidentes registrados en el sector transportista, en 62 mil 315 se tuvo la presencia de los camiones de doble remolque.

El Instituto Mexicano del Transporte (IMT), órgano de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), documenta que las unidades de doble remolque provocaron el 2.2 por ciento de las muertes y el 1.6 por ciento del total de las lesiones en esos accidentes durante ese periodo. Además, ha dicho que las carreteras federales no son las adecuadas para unidades con sobrepeso, por lo que tendrían que arreglarse más de 5 mil puentes, lo cual costaría unos 300 mil millones de pesos.

Sin embargo, la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (Canacar) en Tamaulipas justificó que si se eliminan, tendrán que contratar más personal que maneje tráileres (es decir, mayor empleo), por lo que habrá el doble de vehículos de carga pesada en carreteras y un aumento de probabilidades de accidentes fatales. Además, los precios de productos transportados, dicen, se incrementarán.

La Canacar de Veracruz, por su parte, determinó que el doble remolque “ha sido

satanizado”, porque, de acuerdo con su delegado Luis Exome Zapata, el número de accidentes en estas unidades pesadas son menos que en los autos.

No obstante, ni Hilda ni el Diputado Jorge López coinciden.

“Lo que sea para evitar muertes es válido. Lo que le pasó a mi hijo y sus amigos estando parados en una carretera y que llegara un doble remolque con exceso de velocidad y acabara con sus vidas, el dolor que yo tengo y el de mi familia no se lo deseo absolutamente a nadie. Varios expertos han dicho que lo que se pudiera generar de gasto extra no va directamente al costo del producto, pues el ahorro beneficia solo a las empresas. Aún sin subieran 5 centavos, pero con eso se prohibieran los remolques y se evitara ir matando gente inocente, cualquier mexicano estaría dispuesto a pagarlo con tal de no encontrarse con esos monstruos en la carretera. ¿Más tráfico? ¿Más del que hacen los doble remolques cuando chocan o se quedan atorados? Lo dudo”, expuso Caballero.

“El tráfico fluiría con mayor rapidez si no hubiera camiones que van a vuelta de rueda deteniendo al resto de los autos”, sumó el Diputado López martín. “Solo se tendrían que incorporar 30 mil unidades sencillas. No afecta porque en proporción con los millones de kilómetros que hay en el país, incorporar más tractocamiones solo alcanzaría el 0.5 por ciento de todo el universo de kilómetros de las carreteras. Además, a los transportistas se les paga por tonelada y no hay diferencia si lo hacen por camión doblereamolque o por uno sencillo”, dijo.

LA LEY EN MEDIO DE LA CORRUPCIÓN

Foto: Cuartoscuro.

Image not found or type unknown

“La Policía Federal se voltea para el otro lado y estira la mano”. Foto: Cuartoscuro.

En 2014, la NOM-012 sobre “Pesos y Dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte” fue revisada por cámaras de la industria, universidades y expertos. Dos años después, el 26 de octubre, volverán a hacer otro análisis para propiciar la seguridad.

El gran objetivo, se expuso durante la firma de las bases de colaboración entre la SCT y la Segob, es mejorar los niveles de seguridad en la red federal, así como

disminuir el número de accidentes que involucran a los autotransportistas.

De acuerdo con la actual norma, el peso máximo permitido es de 80 a 75.5 toneladas; la velocidad máxima a la que se puede circular es a 80 kilómetros por hora, y la unidad no puede medir más de 31 metros.

Sin embargo, esto no se respeta porque no hay vigilancia y, cuando la hay, la Policía Federal recurre al corrupción.

“Las carreteras están solas. Tienen dos o cuatro inspectores frente a ocho o diez mil unidades doble remolque que salen todos los días. En la carretera 57, la de mayor tráfico en el país, no hay nadie. Donde hay vigilancia, hay corrupción. Por ejemplo, en las carreteras tipo C está prohibido que circulen tráilers con doble remolque. Salen con 70 u 80 toneladas de carga y la Policía Federal se voltea para el otro lado y estira la mano. A ellos les interesa que haya prohibiciones; les genera un fruto. Además, las casetas de vigilancia trabajan cuando se les da su gana y si pasa alguien pesado, se arreglan”, aseguró el presidente de la Conatram. Elías Dip.

De acuerdo con las administraciones generales de puertos de la SCT, citadas por el Diputado, un 60 por ciento de los camiones que transitan en las carreteras exceden el peso de esta norma.

“Se viola porque hay corrupción. Se generan regiones donde los grupos de la Policía Federal cobra derecho de piso para permitir que circulen vehículos que violan la norma y eso sucede ante la complacencia de las autoridades de la SCT”, acusó. Ante la reducción de toneladas permitidas, la Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP) pidió que sea legal más peso ya que les genera pérdidas por 28 mil millones de pesos. De acuerdo con Elías Dip, estos industriales interfirieron en la NOM-012 para que antes de 2008 pudieran circular con 80 toneladas.

“Un vehículo con sobrepeso, con 80 o 100 toneladas, es imposible controlar. En ninguna parte del mundo se usa el auto de doble remolque como se hace en México. Ni en China. La ANTP toma como ejemplo a Australia, pero allá hay muchas vialidades libres y aquí están sobresaturadas”, acusó Dip Ramé.

Además, añade la ley, los dobles remolques solo pueden circular en carreteras de alta especificación; deben contar con frenos ADS de última tecnología, sincronizados con los remolques, y portar un GPS, un dispositivo que permite

conocer la distancia, la velocidad y el lugar en donde se encuentran los transportes por vía satelital.

Las autoridades realizarán operativos de seguridad que incluirán exámenes médicos a conductores, se revisarán las condiciones físico-mecánicas de las unidades y la documentación de conductores y vehículos, que próximamente incluirá una placa especial.

Asimismo, el artículo 37 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte federal, a quien se les dé permiso de circular deben “proporcionar a sus conductores capacitación y adiestramiento para lograr que la prestación de los servicios sea eficiente, segura y eficaz”.

Además, el artículo 63 Bis determina que todos los vehículos que transiten en vías, caminos y puentes federales deberán contar con un seguro que garantice a terceros los daños que pudieren ocasionarse en sus bienes y personas por la conducción del vehículo.

Cuando se encuentren en tránsito y no cumplan con las condiciones mínimas de seguridad, pueden retirarse.

“En el único país donde se permite la circulación de camiones doble remolque con más de 50 toneladas y con esas dimensiones es México. Esto es debido a la voracidad de muchos grupos industriales para sobrecargar los camiones y generar ahorros para sus empresas a costa de la seguridad de los ciudadanos. Además, hay un relajamiento por parte de las autoridades federales en el sentido de ceder a las presiones de los grupos industriales”, finalizó el legislador.

Fuente: <http://www.sinembargo.mx/21-10-2016/3106102>

Fotografía: scoopnest

Fecha de creación
2016/10/22