

16 de Agosto 2011

La Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados, celebró una Reunión de Junta Directiva con representantes del sector de Autotransporte de Carga, con el objeto de analizar y discutir:

- **Iniciativa que adiciona un artículo 50 bis y reforma el artículo 74 Ter de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; presentada por el Dip. Samuel Herrera Chávez (PRD-Zacatecas), el 27 de abril de 2010.**

Establecer que los vehículos de transporte de carga que circulen por carreteras federales sólo podrán constar de una articulación, pudiendo ser este un remolque o semirremolque. Prohíbe la circulación de portacontenedores o plataformas que no cuenten con las características mínimas que garanticen la correcta sujeción del contenedor.

El C. Rafael Ortiz Pacheco, AMOTAC manifestó que se debe revisar la Iniciativa y crear una verdadera Norma que regule las dimensiones y el peso de los camiones; lamentó que los fulles de más de 37 o 40 metros con un peso de más de 100 toneladas sean permitidos y no sean sujetos a revisiones por parte de las autoridades federales, quienes caen en corrupción por los transportistas para no sancionarlos.

En tanto, la Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP), coincidió en que es un tema total el de la seguridad vial, y advirtió que es un mito que el doble remolque sea el más inseguro, y que al contrario, los operadores tienen mayor capacitación y capacidad de frenado por el mecanismo de los remolques, además de que esto hace que se tenga un menor número de unidades circulando.

En este sentido, se explicó que el 72 % de los accidentes viales, corresponden a errores humanos; 8% responden a las condiciones ambientales y del camino y un 4% corresponde al propio transporte. Agregó que los fulles cargan 55 toneladas y que el resto del peso es del equipo, también comentó que el full debe circular 16% más despacio, el tráfico es 23% menor que en transportación sencilla y se tiene una mayor capacidad de frenado, un 5% mayor por tonelada que en un transporte sencillo.

También indicó otras de las bondades, ya que hay un menor uso de combustible y como consecuencia un menor nivel de emisiones. El full representa el menor costo por unidad de carga transportada así como un 20% de mayor ingreso para los transportistas, además de que se reduce en un 30% de menos recorrido para transportar la carga.

Finalmente, se argumentó que la tendencia mundial es transportar más, como lo es en los fulles y propuso crear una mesa de trabajo, en donde de manera técnica y con datos comprobables, con un tercer árbitro, se aborde este tema que es de gran importancia para la industria, incluso planteó la posibilidad de tener una práctica de campo.

Así mismo, se desmintió que la competitividad sea sinónima de cargar más peso y dijo que se deben buscar mejores mecanismos en defensa de la eficiencia; en este sentido, comentó que el tema del peso atiende a la racionalidad económica del transporte.

Durante su intervención, Elías Dip Ramé, Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos (CONATRAM), reclamó la falta de diputados (solo había 3 en ese momento) y manifestó que el tema es de una importancia tal que requiere mayor atención por parte de los legisladores.

Comentó que el interés económico no puede estar por encima de la seguridad vial de los mexicanos y declaró que es necesario suspender la configuración del full; asimismo mencionó que México es el único país en el plantea en el que se permite el doble remolque.

Cuestionó también que los camiones de Coca Cola en EUA transporten hasta 18 toneladas y en el caso de México, les ponen hasta 50 ó 60 toneladas por lo que comentó que hay complicidad entre la Policía Federal y los transportistas, aseveró que en EUA transitan 5 millones de camiones y ni uno es de doble remolque, ninguno rebasa las 27 toneladas solo los "pops" de UPS que son más chicos.

Criticó que la ANTP cumpla la Ley allá y aquí use los fulles, los cuales no implican una mayor competitividad sobre todo cuando va en detrimento de la seguridad de la ciudadanía. Reconoció que el doble remolque si transporta más carga; sin embargo, cuando se presenta algún percance se para el tráfico y se pierden con ello millones de horas hombre.

Por otro lado, comentó que un full limita el empleo ya que uno de 100 toneladas ocupa el lugar de 4 transportistas y rebasa las normas internacionales, por otro lado agregó que es falso que se tenga que modificar la configuración en camiones si se elimina el full, ya que

solo se tiene que quitar un remolque y agregar un tractor. Por lo último se mostró a favor de usar más los trenes que los fulles.

El Dip. Ignacio Téllez González (PAN-Jalisco), se mostró a favor de realizar mesas de trabajo que ayuden a mejorar el transporte, fijar también posturas y mejorar las condiciones técnicas con ayuda de las Universidades.

Por su parte, el Dip. Francisco Lauro Rojas San Román (PRI-México), informó que está a favor de la Iniciativa, ya que se debe regular al transporte con la participación de la propia industria.

En tanto la ANTP a través de Alex Theissen, reconoció que una vida no tiene precio y que sus empresas se manejan con principios y valores éticos, en donde la vida es primero.

Explicó que en Australia hay 5, 6 y 7 remolques, en Brasil hay 3; sin embargo, se transportan en carreteras en donde las condiciones propias del desierto lo permiten, pidió a CONATRAM que muestre con datos y estudios específicos y no con fotos que el full sea una mala alternativa para el transporte de carga.

Por último, se mostró a favor de analizar, avanzar en esto y solicitó que la CONATRAM no los ponga como los que buscan el mal.

Rafael Ortiz Pacheco, AMOTAC, dijo que no hay seriedad en ANTP, ya que es una mentira que se consuma menos combustible, se tenga mayor capacidad de frenado y que es un mito el que se tengan productos más baratos.

Solicitó trabajar seriamente, votar una norma y contar con un comité consultivo de normalización que regule las medidas de los transportes. Asimismo, comentó que no es posible que se tenga un reglamento de peso y dimensiones, y no existan las básculas necesarias para pesar a los transportes.

Mencionó que hace falta una mayor intervención de la Comisión de Transportes e insistió en que el full no es necesario para la sociedad mexicana, por ello se mostró a favor de la Iniciativa del Dip. Samuel Herrera Chávez (PRD-Zacatecas).

El Lic. Raúl Rodríguez Márquez, Grupo Modelo, Como ANTP reiteró la oportunidad de este intercambio de opiniones, y manifestó a favor de establecer un grupo de trabajo para discutir este tema que ya tiene 18 años, y que es importante que las instituciones de

educación superior intervengan y se analice tanto la seguridad, como el medio ambiente y se tomen en cuenta a todas las variables para lograr el mejor acuerdo en beneficio del país.

En el mismo orden de ideas, el Dip. Samuel Herrera Chávez (PRD-Zacatecas), mencionó que esta lluvia de ideas es alentadora y reconoció a la CONATRAM, a la AMOTAC y a la ANTP, dando énfasis al aspecto económico y se mostró a favor de la creación del Grupo de Trabajo.

Por último, mencionó que la corrupción de la policía federal ha afectado a las familias y a los propios transportistas.

Finalmente, el Dip. Javier Gil Ortiz (PRI-Tamaulipas), Presidente de la Comisión, comentó que está de acuerdo en revisar la normatividad en la materia y subrayó que las posturas aquí presentadas responden a los intereses de cada industria, y mostró su interés en aportar lo mejor para el transporte nacional y coincidió con el Dip. Ignacio Téllez González (PAN) en que se debe revisar la normatividad.

También comentó que la corrupción de la policía federal es un tema aparte y que no corresponde a la Comisión, dado que es materia penal; asimismo, se informó que a la siguiente reunión se convocarán a instituciones de educación superior que hayan abordado el tema con la finalidad de tomar las mejores decisiones y avanzar en la materia.