

Aspectos a considerar sobre la seguridad y operación del autotransporte para la revisión de la norma NOM-012-SCT-2-2014

Dr. Francisco J. Carrión V.

Muy Respetables miembros del Senado, distinguidos participantes en este Foro, damas y caballeros:

En primer lugar, deseo agradecer la invitación y la confianza que han depositado en mi persona para expresar mi opinión al respecto de la revisión de la norma NOM-012-SCT-2-2014, y consciente de la responsabilidad que esto representa, lo hago con lo mejor de mis capacidades y conocimientos para el bien que se persigue en este foro, pero también, contando con el respaldo y apoyo que me brinda el Instituto Mexicano del Transporte.

En primer lugar, reitero que el enfoque fundamental para esta revisión, mismo que se fijó para los trabajos del Panel de Expertos en 2013, se debe realizar considerando los aspectos de seguridad bajo un criterio de “cero fallecimientos por accidente”; de infraestructura pensando en la durabilidad, el servicio y la eficiencia económica de la misma; de medio ambiente fundamentados en la reducción de las emisiones contaminantes y de efecto invernadero; y finalmente, de productividad del transporte, desde el punto de vista de la logística y reorganización efectiva y eficiente del transporte.

Desde el punto de vista de la seguridad, en la figura 1, muestro la estadística de accidentes en los últimos 5 años. Se observa una disminución gradual de accidentes a una tasa promedio del 7.6 % anual; sin embargo, al revisar la correspondiente estadística del número de fallecimientos por los mismos accidentes (figura 2), la cifra no es tan alentadora con una reducción a una tasa del 4.7 % anual.

Por otra parte, al analizar de cerca los accidentes causados por los vehículos articulados tipo T3-S2 y T3-S3, y de los doblemente articulados T3-S2-R4, tanto para el número de accidentes (figura 3), como de fallecidos (figura 4), ya no hay una tendencia a la reducción, sino por el contrario, se incrementan, particularmente en el último año del 2015.

En la tabla 1, se muestra el análisis de accidentes y fallecidos en 2015 en los cuales fueron responsables los vehículos articulados y los vehículos de doble remolque. Al comparar estas dos configuraciones de vehículos, se encuentra que los llamados “fules” causan casi un 30% más de fallecidos por accidente provocado, respecto el articulado sencillo.

En la tabla 2, resultado de los estudios estadísticos de campo que realizan anualmente la SCT y el IMT, se reporta el porcentaje promedio anual de vehículos sobrecargados para las configuraciones vehiculares más comunes en México. A pesar de que hay una tendencia a la reducción, en 2015 se reportan 42% y 31% de vehículos sobrecargados para los T3-S3 y el doblemente articulado, respectivamente. Cabe hacer mención que, una vez que el transportista decide sobrecargar, la sobrecarga llega a ser significativa y para los doblemente articulados se han registrado valores de 100 toneladas y más; con el consecuente daño a la infraestructura y el riesgo que ello implica.

Basado en la información de accidentes, los estudios de origen-destino y los estudios estadísticos de campo, se recomienda fortalecer e incrementar los controles en las carreteras federales para lograr un cumplimiento efectivo de la norma y de la ley en los términos siguientes:

- Límites de carga
- Límites de velocidad
- Bitácora de operadores
- Condiciones físico-mecánicas de los vehículos
- Condiciones físicas y psicológicas de los operadores
- Placas de los vehículos del autotransporte
- Licencias y capacitación para operadores
- Uso de sistemas con multa automática
- Uniformizar las bases de datos de la DGAF, la DGPMPT y la Policía Federal

Es necesario implementar esquemas efectivos de autorregulación para que sean las empresas de autotransporte las principales promotoras del cumplimiento de la ley.

Es necesario hacer las modificaciones a la ley para que exista una corresponsabilidad de los dueños de la carga, el transportista y el operador en relación a los accidentes y las infracciones. La seguridad es una responsabilidad de todos.

Se debe mantener el peso máximo de 75 toneladas para los vehículos doble remolque y los pesos máximos actualmente establecidos para las otras configuraciones. Ni un gramo más.

En conclusión, prohibir el doble remolque NO ES SOLUCIÓN al problema de los accidentes en las carreteras; sin embargo, es evidente que hay que hacer algo de inmediato. Para ello, se propone crear una entidad de certificación para las empresas de autotransporte que deseen operar vehículos de doble remolque. Esto se haría mediante un organismo autónomo (que pueda ser vigilado por la autoridad y la ciudadanía) y la cual audite y vigile a esas empresas de transporte en aspectos tales como: los programas de mantenimiento y condiciones físico-mecánicas de los vehículos y equipos, las condiciones físicas y psicológicas de los operadores y las bitácoras de los operadores (se hace énfasis en la necesidad de tener una licencia especial para operadores de doble remolque). Inclusive, que esta entidad de certificación sea capaz de auditar el comportamiento de los vehículos de transporte aprovechando la tecnología disponible para ello. El incumplimiento, las multas o los accidentes, puedan ser causa de la suspensión de la certificación por 2 años o más. Complementariamente, hay que invitar e instalar mecanismos para que la ciudadanía pueda reportar conductas inapropiadas en las carreteras y ello sirva para dar un seguimiento más estricto de las empresas que fueran reportadas.

Por último, pero no menos importante, es necesario fortalecer los esquemas de apoyo para las micro y pequeñas empresas de transporte (el hombre camión), con la participación de cámaras y asociaciones, para incrementar sus niveles de productividad y competitividad aprovechando los programas PYMES, programas de renovación vehicular y esquemas de capacitación y orientación gerencial. Es necesario apoyar a estas empresas para que incrementen sus niveles de productividad.

Muchas Gracias

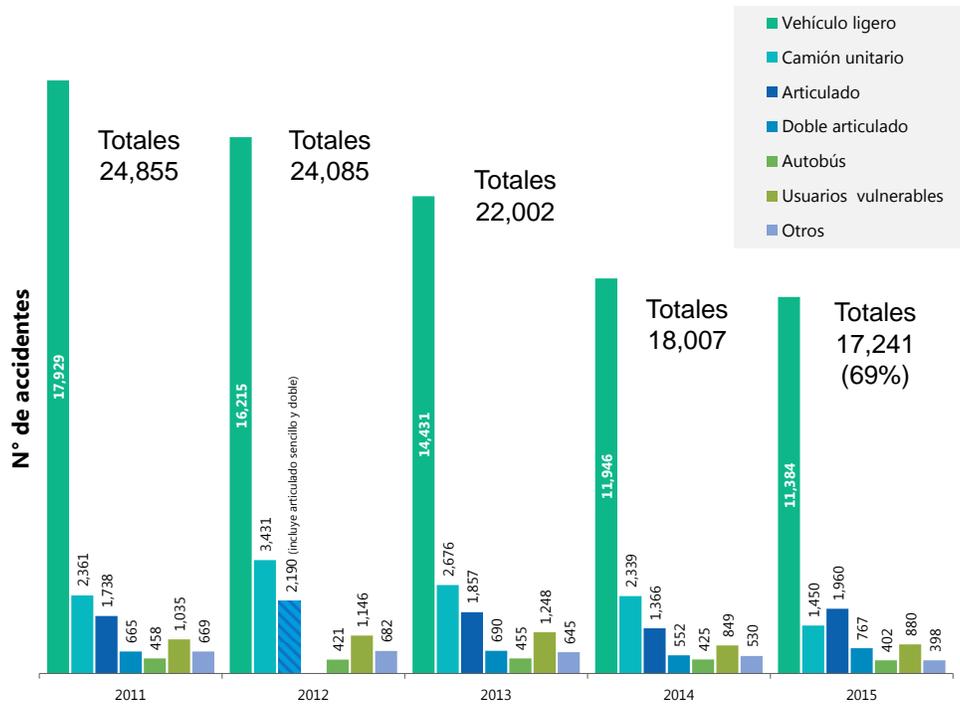


Figura 1. Estadística de accidentes por tipo de vehículo responsable

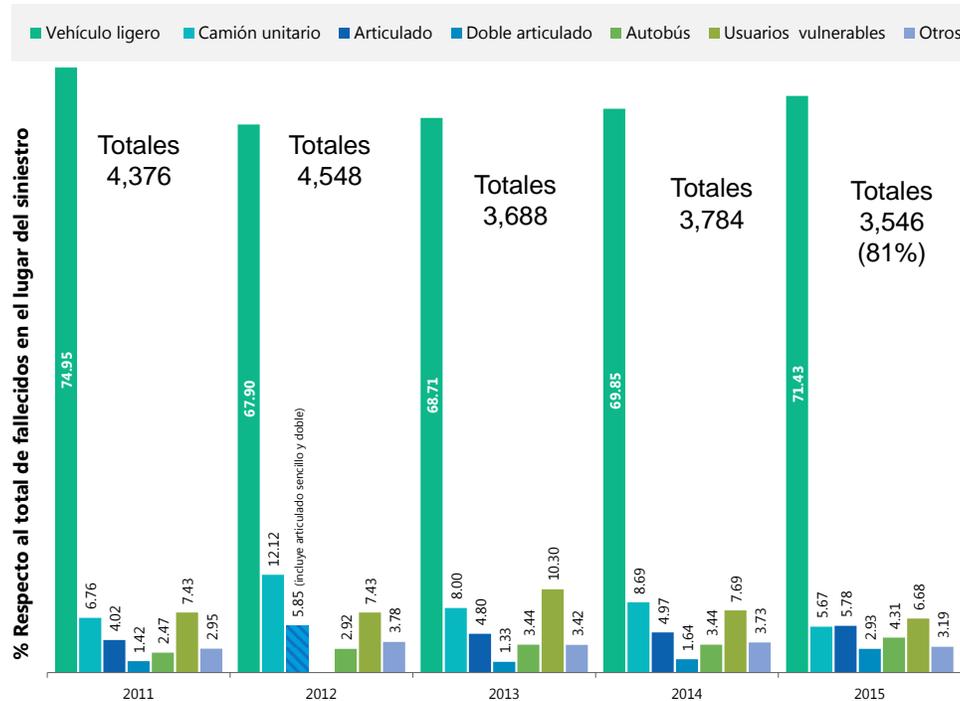


Figura 2. Estadística de fallecidos por accidentes por tipo de vehículo responsable

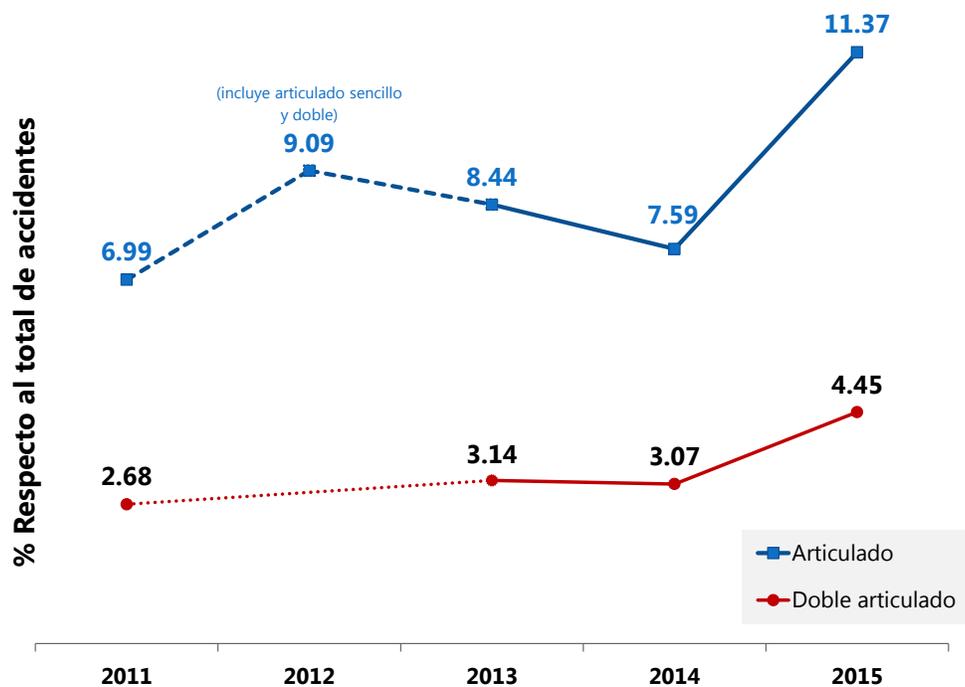


Figura 3. Estadística de accidentes para los articulados y doblemente articulados

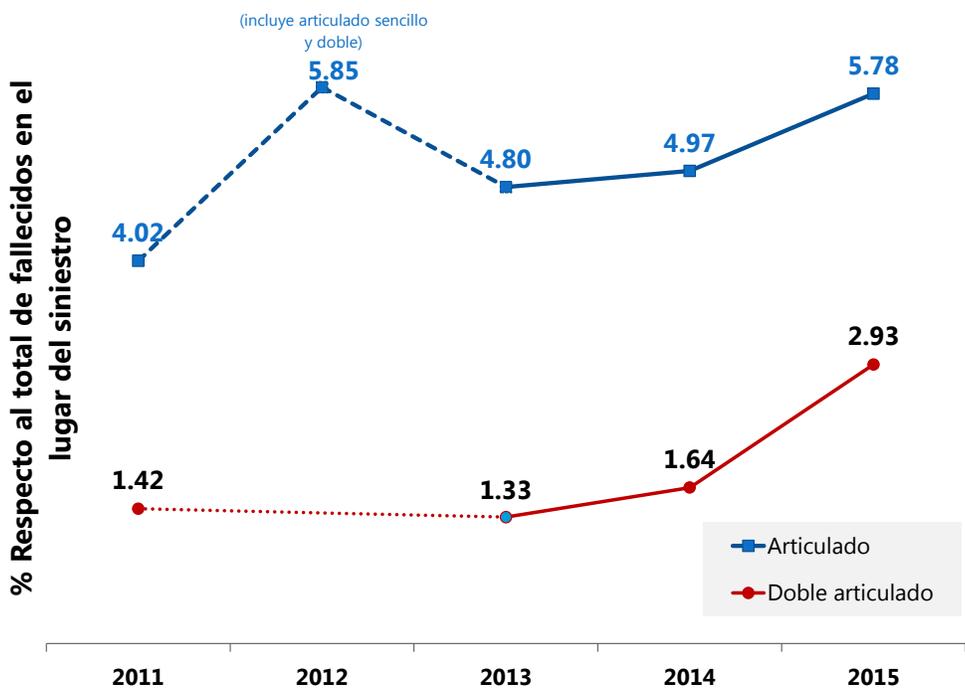


Figura 4. Estadística de fallecidos por vehículos articulados y doblemente articulados

Tabla 1. Análisis de accidentes y fallecidos en 2015

Configuración Vehicular	Accidentes Provocados en 2015	Fallecidos en 2015	fallecidos por Cada 1000 accidentes provocados
Ligeros	11384	2533	222
Autobuses	402	153	381
Camión Unitario (C2 y C3)	1450	201	139
Articulado (T3-S2 y T3-S3)	1960	205	105
Doble articulado	767	104	136
Motocicletas y otros	1278	350	274

Tabla 2. Porcentajes de sobrecarga en las carreteras federales por tipo de vehículo

Porcentaje de vehículos sobrecargados					
Tipo de vehículo	Porcentaje promedio anual				
	2011	2012	2013	2014	2015
C2	8.7	5.0	2.8	4.8	3.2
C3	20.2	27.8	19.7	20.9	12.9
T3-S2	23.5	31.3	26.3	27.0	17.9
T3-S3	62.1	62.7	60.9	67.0	42.2
T3-S2-R4	61.1	61.2	50.3	57.2	31.8
% anual	28.1	22.6	25.7	31.5	18.0

Referencias

- Documento técnico No.62 del Instituto Mexicano del Transporte (www.imt.mx), ESTUDIO ESTADÍSTICO DE CAMPO, DEL AUTOTRANSPORTE NACIONAL. ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE LA INFORMACIÓN RECOPIADA EN LAS ESTACIONES INSTALADAS EN 2014.
- Documento técnico del Instituto Mexicano del Transporte (por publicarse), ESTUDIO ESTADÍSTICO DE CAMPO, DEL AUTOTRANSPORTE NACIONAL. ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE LA INFORMACIÓN RECOPIADA EN LAS ESTACIONES INSTALADAS EN 2015.
- Informes de accidentes de la Policía Federal.
- Anuario estadístico de la SCT.