

MARIA FERNANDA
MAYORAL ESPINOZA

DISTRITO XIII

TEMATICA Y NOMBRE DE LA PONENCIA:

TEMA PRINCIPAL: CONSERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE.

SUB-TEMA. LEGISLACIÓN INTERNACIONAL Y NACIONAL EXISTENTE.

NOMBRE DE LA PONENCIA:

"DOBLE REMOLQUE. NÚMEROS NEGROS, SIN IMPORTAR LOS SALDOS ROJOS EN LAS CARRETERAS".

NOMBRE COMPLETO DEL AUTOR:

MARIA FERNANDA MAYORAL ESPINOZA

SINTESIS EJECUTIVA.

Los empresarios dueños de la carga, incentivados por una estrategia económico-fiscal, incursionaron en el servicio de transporte de carga, ideando la configuración del doble remolque, con el propósito de crear economías de escala, al transportar mayor cantidad de carga con una sola unidad motriz. Cargas que superan hasta en cinco veces los estándares internacionales autorizados.

El Poder Legislativo ha sido omiso en emitir una ley que prohíba la circulación del doble remolque, que se encuentra ilegalmente autorizada en una Norma Oficial, avalada por grupos de grandes intereses económicos, en contubernio con los funcionarios de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

Propuesta de reforma. No rebasar las capacidades de diseño de los vehículos, teniendo así efectos positivos como:

1. Mejoramiento en infraestructura carretera.
2. Seguridad a los Usuarios
3. Créditos para Capitalizar el Sector
4. Mantenimientos preventivos y correctivos.

INTRODUCCION

DOBLE REMOLQUE. NÚMEROS NEGROS, SIN IMPORTAR LOS SALDOS ROJOS EN LAS CARRETERAS.

Los transportistas mexicanos denunciarnos por este medio, las flagrantes violaciones a nuestra Constitución y a Tratados Internacionales, que de manera reiterada se encuentra cometiendo el ESTADO MEXICANO en contra de los Derechos Humanos de sus Ciudadanos.

Se dice lo anterior puesto que: no ha habido razón humana, que mueva al Poder Ejecutivo por conducto de su secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, para que se impida la circulación del ilegal y mortífero doble remolque en nuestro País.

El Poder Legislativo ha sido omiso en emitir una ley que prohíba la circulación del doble remolque, que se encuentra ilegalmente autorizada en una Norma Oficial, avalada por grupos de grandes intereses económicos, en contubernio con los funcionarios de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

El Poder Judicial por otra parte, en los escasos Juicios de Amparo que se le han llegado a presentar, denunciando tales violaciones a derechos humanos, buscan la manera de sobreeser y nunca entrar al fondo de los asuntos planteados. O en su defecto fallando en contra del más débil, pensando quizá que con ello se encuentran fortaleciendo las instituciones.

DESARROLLO DEL TEMA.

Los empresarios dueños de la carga, incentivados por una estrategia económico-fiscal, incursionaron en el servicio de transporte de carga, ideando la configuración del doble remolque, con el propósito de crear economías de escala, al transportar mayor cantidad de carga con una sola unidad motriz. Cargas que superan hasta en cinco veces los estándares internacionales autorizados.

Lo anterior generó y sigue generando grandes ganancias al empresario dueño de la carga, reduciendo con ello sus costos de operación. Al fin: números negros, sin importar los saldos rojos en la carretera.

Las anteriores acciones fueron en detrimento de la seguridad en las carreteras y caminos de todo el País, generando en los últimos veinte años, accidentes que han cobrado miles de vidas humanas, de los cuales a diario dan cuenta los medios de comunicación.

Se dice lo anterior, toda vez que: La autorización por parte de la Autoridad Responsable, para que los camiones doblemente articulados circulen por los

caminos y carreteras del país, se dio al margen de todo tipo de opinión técnico-científica y desoyendo los principios de seguridad más elementales.

Para acallar sus conciencias y evadir sus responsabilidades, idearon un supuesto foro en donde se convocó a personalidades de la comunidad científica.

El flagrante desafío a las principales leyes de la física como la inercia, debido al exceso de pesos y velocidad; la fuerza centrífuga ocasionada por el acoplamiento de un remolque y agravado de manera criminal por la incorporación de un segundo remolque, de ninguna manera pueden ser calificados como accidentes

Las estrepitosas caídas de puentes por el excesivo peso autorizado, por una Norma que fuera diseñada y votada por todos los interesados en las economías de escala, que produce tal audacia.

Tales como los cementeros, refresqueros, cerveceros, acereros, panaderos, solo por mencionar algunos; obviamente todos apoderados del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, en donde mayorean a diestra y siniestra a favor de sus intereses económicos y en contra de los derechos humanos de millones de mexicanos.

Los honorables e independientes hombres de ciencia nos sugieren que sigamos como estamos al menos por cinco años, eso sí: ahora contando oficialmente los muertos que se generen, para tener una estadística disponible y confiable.

O sea, las vidas inocentes que se perdieron en Escuinapa Sinaloa, en Paso del Toro Veracruz, en Xalostoc Estado de México, la muerte de estudiantes y maestros de la UNAM, así como los miles de seres anónimos que perdieron la vida, esos no cuentan, porque perversamente hace algunos años, el Estado Mexicano los dejó de contar.

PROPUESTA DE REFORMA. NO REBASAR LAS CAPACIDADES DE DISEÑO DE LOS VEHICULOS, COMO CRIMINALMENTE LO HA PERMITIDO LA SICT.

I.- La prohibición de la circulación de cualquier vehículo de carga que: rebase el peso bruto vehicular para el que fue diseñado.

II.- Estableciendo que: el único responsable de rebasar dicho parámetro será el dueño de la carga, cuando contrate carro por entero.

Que la seguridad y operatividad en la red carretera federal se encuentran en niveles verdaderamente alarmantes. El periodo de uso para el que fue diseñada dicha infraestructura ha rebasado con mucho los estándares técnicos que fueron tomados en consideración para su construcción.

La circulación de tracto camiones doblemente articulados, con un peso de más de cien toneladas, se aparta de los estándares internacionales, por no decir que: no

cuentan con precedente mundial alguno. Este peso exagerado, genera un mayor consumo de combustible debido al efecto de transportar con un solo tracto camión doblemente articulado, cinco veces el peso internacional autorizado, incluso en países de economías desarrolladas.

El peso excesivo y la doble articulación provocan congestiónamiento de tránsito, el cual contribuye a incrementar la problemática de **polución ambiental y del cambio climático en el país.**

Tenemos que, ante tal situación algunas Entidades Federativas ya han tomado medidas para intentar detener la referida problemática. Es importante garantizar la seguridad de los usuarios con el objeto de disminuir los índices de accidentes fatales.

Es de dominio público que el deterioro de la red carretera es provocado principalmente por el transporte de carga, y en gran porcentaje por el Transporte Privado, por el frecuente y común uso de la doble articulación.

Las estrepitosas y fatales caídas de puentes en la red carretera son más frecuentes. Los lamentables accidentes que, a lo largo y ancho de nuestro País, provocados por el transporte doblemente articulado, con saldos de miles de víctimas fatales, son ya inadmisibles.

Derivado de lo anteriormente expuesto es que: se propone la siguiente adición a la Ley de Caminos, Puentes y Auto Transporte Federal en los siguientes términos:

Artículo. - 50 bis. - Queda prohibida la circulación de transporte público y privado de carga, con remolques doblemente articulados. La inobservancia a la presente disposición es causa de la revocación del permiso para prestar el Servicio Público y Privado de Carga. Lo anterior con independencia de las consecuencias jurídicas de carácter penal que dicha conducta conlleve. (reforma al Código Penal Federal, para que se tipifique como Homicidio en grado de tentativa al permisionario y propietario de vehículo que preste el servicio con remolque doblemente articulado).

Artículo. - 51bis.-. El peso máximo autorizado de carga útil para transporte público y privado nunca será mayor a la capacidad de diseño establecida por el constructor del vehículo. El usuario del servicio público de carga será el único responsable de la violación a este precepto legal, cuando contrate carro por entero. Lo anterior con independencia de las consecuencias jurídicas de carácter penal que dicha conducta conlleve. (reforma al Código Penal Federal, para que se tipifique como daños dolosos a la Nación).

PROPUESTAS CONCRETAS.

Adición a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para que: recuperando la Supremacía de Nuestra Carta Magna, se ordene la prohibición del doble semi remolque y que las cargas permitidas para circular sobre las destrozadas

carreteras, se ajusten las capacidades técnicas de diseño, esto es: respetando los pesos brutos vehiculares determinados por el fabricante y nunca por el Consejo Consultivo de Normalización Terrestre como hasta ahora ha sido.

EFFECTOS POSITIVOS DE LA PRESENTE PROPUESTA.

EN LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA. -

I.-El transitar con la capacidad de diseño, esto es: sin rebasar el peso bruto vehicular determinado por el fabricante del vehículo, representaría un alivio para la desgastada infraestructura carretera.

II.- Permitiría que las reparaciones y acondicionamiento de la infraestructura carretera surtiera los efectos esperados, puesto que la presión sobre la misma se vería disminuida.

III.- Los recursos públicos que se dejarían de aplicar debido a estas disposiciones, permitirían acciones tales como: modificación de curvas, corrección de pendientes, adicionar acotamientos, construcción de terceros carriles de rebase, mejoramiento de señales. Acciones que permitirían mejorar la operatividad de la infraestructura carretera.

SEGURIDAD A USUARIOS. -

I.- El índice de accidentes fatales provocados por el efecto "latigazo" del doble remolque, se vería disminuido drásticamente.

II.- Con las mejoras a la infraestructura carretera, se estaría protegiendo la vida de miles de usuarios que utilizan dichas rúas federales.

III.- La recuperación de márgenes de utilidad, permitirían un incremento en el uso de las autopistas de cuota, aumentando con lo anterior la seguridad de los usuarios y disminuyendo el congestionamiento vehicular en las carreteras libres de peaje.

EFFECTOS ECONÓMICOS EN EL SECTOR TRANSPORTE. -

I.- La presente reforma, al autorizar sólo la circulación sencilla de remolques sin permitir rebasar el peso bruto vehicular de diseño, permitiría al mercado de la carga volver a nivelar su relación oferta-demanda, que había sido impactada de manera artificial, al crear en una norma oficial, la referida doble articulación.

II.- Al dejar de estar sobre ofertado el mercado del transporte de carga, el efecto de la Ley de la oferta y la demanda se vería reflejado en una revaloración del precio del flete y el efecto multiplicador se dejaría sentir en la generación de empleos, en todos los sectores de la economía que directa o indirectamente inciden en la actividad de la transportación.

III.- La recuperación del precio del flete, permitiría recuperar paulatinamente los márgenes de utilidad y la consecuente capitalización del sector.

CRÉDITOS PARA CAPITALIZAR EL SECTOR

I.- Con márgenes de utilidad más atractivos, sería viable el pensar en fuentes de financiamiento para la adquisición de equipo nuevo. Situación que en las actuales circunstancias en que se encuentra el sector es inviable.

II.- Con los miles de millones de pesos, que el Gobierno Federal dejará de erogar para la reconstrucción y mantenimiento de las rúas federales, se puede idear un mecanismo que sirva de fondo de garantía, para que los armadores de tracto camiones en nuestro País, surtan al mercado nacional las unidades requeridas y lograr de esta manera la modernización paulatina del parque vehicular registrado.

III.- Al transportar cargas dentro de los límites del peso bruto vehicular como máximo, terminaría la carrera altamente contaminante de mayor caballaje y equipo más pesado para el transporte de carga. El gasto menor de Diesel, llantas y todo lo consumible repercutirá de manera favorable en el sector transporte y aumentaría además la seguridad en su operación. Es Cuanto.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.

Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Reglamento de la Ley de Caminos y Servicios Auxiliares.

Convenio Internacional OIT 169.

Norma Oficial Mexicana: NOM-012-SCT-2-2017

Libro : SCT, Veinte años de ilegalidades en contra del Hombre Camion y el Pequeño Empresario. Espinoza Balderrama Alejandro. 2021. Centro de Estudios Legislativos del Transporte Terrestre A.C. (CELTTAC).

LORETO, BAJA CALIFORNIA SUR A, 21 DE OCTUBRE DEL 2022.

©TODOS LOS DERECHOS RESERVADOS