



Alianza Mexicana de Organizaciones de Transportistas A.C.

Permiso. 2201698

A.M.O.T.A.C.

ERF-SDR
FPF

BOO/302231

Querétaro, Qro. A 27 de Octubre del 2012

Lic. Alfonso Carballo Pérez
Director General de la
Comisión Nacional de Mejora Regulatoria
Periférico Sur 3025 Col. San Jerónimo Aculco
C.P. 10400 Magdalena Contreras, D.F.



Como representante de la Alianza Mexicana de Organizaciones de Transportistas, A.C. (AMOTAC), me dirijo a usted por este medio.

Como es de su conocimiento, en el pasado mes de abril se suscitaron dos graves accidentes cuya difusión a nivel nacional causó una gran consternación. El primero de ellos, como bien lo recordará, tuvo lugar en Toluca, Edo. de México en el que se vieron involucrados un tracto camión doble remolque y un autobús en el que viajaban maestros y estudiantes de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) hacia una práctica escolar y que lamentablemente tanto profesores como estudiantes sólo encontraron la muerte; el segundo, suscitado en el estado de Veracruz, nuevamente se vieron involucrados un tracto camión doble remolque y un autobús causando la muerte a cuando menos 43 personas y más de una decena de lesionados. En ambos accidentes el sobrepeso de hasta 80 toneladas que llevaban los tracto camiones doblemente articulados bajo el amparo del transitorio segundo de la NOM-012, provocó fallas en sus condiciones físico mecánicas de frenado y enganche, y muy seguramente en otras más.

Antes de presentarse los eventos mortales ya señalados, en el mes de septiembre de 2011 se realizó el XXIV Congreso Mundial de Carreteras en el que se reunieron diversos funcionarios responsables de la seguridad en las carreteras y hablaron muchas cosas, entre otras una relacionada con el tema de peso y de lo cual en el portal CNNEXPANCIÓN se publicó lo siguiente:

"Cada año se registran en el país 24,000 decesos por accidentes viales. Las causas más comunes de los incidentes relacionados con transporte de carga son fallas mecánicas, volteaduras ocasionadas por manejar cerca de zanjas o por carga mal distribuida; aplastamientos, sobre todo cuando se trabaja con grúas; así como colisiones ocasionadas cuando se conduce con exceso de velocidad, según datos de Flaxman Law Group, consultora legal especializada en accidentes."

Oficinas Generales.

Av. 4 # 1303 Col. Lomas de Casa Blanca. Tel. y Fax. 01 442 2-22-09-92.

Querétaro, Qro.

e-mail: amotacpresidencia@hotmail.com



Alianza Mexicana de Organizaciones de Transportistas A.C.

Permiso. 2201698

A.M.O.T.A.C.

Y una de las "Cinco acciones para prevenir accidentes de carga, según Flaxman Law Group" es:

"1. No exceder límites de carga. Un camión sobrecargado también es más difícil de controlar, sobre todo en las colinas. Un tráiler que lleva mucha carga pesada puede fácilmente estrellarse con el camión que está enfrente de él en una bajada o puede ocasionar que el camión pierda el control." (sic)

Desde tiempo atrás la autoridad ya tenía conciencia de que el sobrepeso en los vehículos de carga es una de las principales causas que provoca accidentes y la pregunta es ¿Por qué tuvieron que pasar estos y muchos accidentes fatales que inexplicablemente las autoridades de la policía federal nunca reportaron y que se siguen ocasionando en todas las carreteras del país y en los cruces de las ciudades, para que se tomaran las acciones necesarias para bajar el peso?

En un acierto, aunque tardío, el de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, haber tomado como medida la publicación del siguiente acuerdo:

ACUERDO que modifica el transitorio segundo de la Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2008, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, publicada el 1 de abril de 2008.

Haber derogado el transitorio segundo de la NOM-012 que no tiene razón de estar ahí, es un comienzo de que nuestras autoridades pueden remediar los errores cometidos como el de aceptar la NOM-012, y aunque tarde, son capaces de hacer algo a favor del pueblo mexicano, sin embargo dicho acuerdo tiene el gran defecto de ser temporal por seis meses, seis meses no sirven de nada ya que estamos a unos días de que culmine el tiempo dictado y una vez culminado estaremos nuevamente regresando a las condiciones que permitieron acrecentar los fatales accidentes ocurridos.

En declaraciones periodísticas de hace pocos días, el subsecretario de comunicaciones y transportes Lic. Felipe Duarte Olvera menciona que se han reducido en un 9% los accidentes carreteros donde se ven involucrados los vehículos de carga con doble remolque, cifra que aumentaría en porcentaje hasta en un 50% de accidentes menos, de aplicarse una verdadera vigilancia en las carreteras por las 2 secretarías, pero lamentablemente las mismas no cuentan con los equipos necesarios como son basculas así como lugares adecuados para esas revisiones, prefiriendo "patear el bote" y aplicar la corrupción, es por eso que aunque la cifra es positiva es muy baja. Sin contar que de aplicarse



Alianza Mexicana de Organizaciones de Transportistas A.C.

Permiso. 2201698

A.M.O.T.A.C.

la corresponsabilidad al usuario los transportistas ya no sobrecargarían sus unidades.

La petición en concreto que vengo a realizar como Presidente de la Alianza Mexicana de Organizaciones de Transportistas, A.C. (AMOTAC), es que esa Comisión Nacional a su digno cargo sea congruente con los esfuerzos realizados por el Gobierno Federal en pro de la Seguridad de todos los usuarios de las carreteras nacionales, ya estamos hartos de que los intereses de los poderosos predominen sobre los intereses del pueblo, e impulse la propuesta de que la temporalidad del acuerdo referido se prolongue por tiempo indefinido y de ser posible sea eliminado dicho incremento del peso, aun más, se busque la forma para la prohibición de los tracto camiones doblemente articulados, y con esta medida se reducirían aun mas los accidentes provocados por estas combinaciones vehiculares por la fatiga de sus ensambles y sus partes de frenado como ejemplo, el compresor que surte de aire el sistema de frenado, es el mismo que surte a todo el vehículo, y es el mismo que surte a un vehículo de 2 ejes y todas las combinaciones pero la diferencia que a mas uso de aire el compresor se colapsa y deja de funcionar correctamente, además los enganches para conectar el otro remolque únicamente se cambian cuando se rompen, actualmente no hay la manera de prevenir su ruptura y por la fatiga del metal causada por el sobrepeso, son motivos de los desprendimientos de los segundos remolques, existen pruebas de lo aquí expuesto y estudios de empresas dedicadas a la construcción de partes del sistema de frenos de aire que recomiendan no autorizar el segundo remolque, porque este mismo en un frenado de emergencia, empuja en lugar de frenar, además de reducir considerablemente la reserva de aire, dejando al vehículo prácticamente sin frenos.

No es un capricho, ya se dijo en el XXIV Congreso **Mundial** de Carreteras, **"un camión sobrecargado puede fácilmente estrellarse"**.

ATENTAMENTE

RAFAEL ORTIZ PACHECO
PRÉSIDENTE NACIONAL

Oficinas Generales.

Av. 4 # 1303 Col. Lomas de Casa Blanca. Tel. y Fax. 01 442 2-22-09-92.

Querétaro, Qro.

e-mail: amotacpresidencia@hotmail.com