



UNION NACIONAL DE CONDUCTORES EL FRENO, A. C.

Pedro Escobedo, Qro. A 23 de Junio de 2005

LIC. CARLOS GARCÍA FERNÁNDEZ
TITULAR DE LA COMISIÓN FEDERAL DE
MEJORA REGULATORIA. (COFEMER)
PRESENTE.

Con todo respeto su atento y S.S. C. Juan José Rebolledo Mota, en representación nacional de los conductores de autotransporte federal y con domicilio para oír y recibir notificaciones el ubicado en carretera Querétaro-México, km. 181 s/n, Col. El Chamizal en Pedro Escobedo, Qro. C. P. 76000 y Teléfonos 01448 2751714 o 01448 2751099; Atentamente me dirijo a Usted con referencia a la Norma de peso y dimensiones que se encuentra en proceso de revisión o autorización oficial para expresarle la postura al respecto de los conductores como **únicos expertos** en la materia y los mas afectados por los pesos y dimensiones que se han determinado o se pretende autorizar.

En primera instancia debemos aclarar que todas las personas que hasta hoy han venido participando y aportando los pros y los contras sobre el peso de carga útil que puede o no puede autorizarse a cada configuración vehicular, **no saben conducir** este tipo de equipo pesado y por lo tanto desconocen la problemática técnica y operativa que se da en la practica real de conducción y sus variaciones por tipo de carga, orografía de la ruta, condiciones climáticas, condiciones mecánicas de la configuración completa, efectos de los asfaltos y sus condiciones así como las limitaciones de vialidades urbanas y carreteras, caminos y puentes de toda esta infraestructura nacional.

Todas las aportaciones al tema se han centrado en los intereses de cada parte y hasta la fecha **desde el año 1990 han prevalecido sobre todos, los intereses político-económico de los usuarios del SPF.** y hasta hoy, ningún grupo de los representados ni las autoridades han considerado ni tomado en cuenta el factor humano que representan los conductores y que son estos quienes corren los riesgos y se enfrentan a todas las complicaciones para conducir vehículos que exceden con mucho la **capacidad técnica y estructural garantizada por los fabricantes** ni tampoco se ha tomado en cuenta la capacidad y experiencia del personal mas calificado para conducir unidades con excesos de peso o de dimensiones; Y para su mejor comprensión y sobre todo para quienes apoyan la autorización del sobrepeso, les ponemos los siguientes ejemplos:

1)- Carguen su automóvil con el doble de su capacidad técnica y estructural y comprueben si lo pueden conducir con la misma seguridad o háganlo jalar un remolque con un peso de carga del doble de su peso vehicular y díganos que tanto aumenta el riesgo y su inseguridad y si lo hacen constantemente, vea como aumenta el costo de mantenimiento, que tanto le durará y al vender cual será su precio de reventa.

Las unidades de transporte no difieren con mucho de esta situación cuando los sobrecargan por encima de la capacidad técnica y estructural que garantizan los fabricantes de camiones y esto acelera la depreciación del equipo, afecta por lo tanto la recuperación de la inversión y aumenta considerablemente los costos de mantenimiento del transportista y lo más grave es el alto riesgo y múltiples complicaciones peligrosas para los conductores que arriesgan en cada viaje su libertad o su propia vida y las de otros usuarios de las carreteras.

2)- A su joven hijo de 18 o 20 años que ya tiene conduciendo mas de dos años su pequeño y ligero coche compacto, hágale las siguientes pruebas:

Súbalo de repente a conducir un camión C2 y vea primero si lo puede conducir, después, si puede hacerlo tan fácil y ágil como lo hace con su automóvil y a la semana de hacerlo súbale carga útil con exceso a la capacidad del camión y mándelo a recorrer una ruta con sierra y luego con toda veracidad nos informan los resultados y sus conclusiones.

Las reflexiones que deseamos tengan con la lectura o ejercicio de estos ejemplos, obedece a que en los últimos 5 años al menos, se tiene un promedio de 600 accidentes por año causados por el exceso de peso y sobre todo con unidades con doble semirremolque conducidos por jóvenes inexpertos de entre 18 a 28 años y que como resultado pierden la vida por lo menos el 40% (240) y otros tantos quedan inválidos o con secuelas físicas o psicológicas para siempre, otros están en la cárcel o tuvieron una difícil y costosa experiencia legal y todo esto también tiene repercusiones a sus familias (daño social), y por último, cabe mencionar las pérdidas materiales para los propietarios y el mismo Gobierno Federal y los costos para las aseguradoras, situación que ha provocado que ya algunas prefieren no asegurar equipo de transporte o aumenten en mucho el costo de las primas.

Adicional a todo esto tenemos el altísimo costo con cargo al erario público del mantenimiento a toda la red de carreteras Federales y Estatales que continuamente se encuentran en malas condiciones debido principalmente al sobrepeso y más de las unidades con doble semirremolque "T3-S2-R4" (fules) que (perdonando la expresión) las dejan como "trepadero de mapache" ya que de sus 9 ejes **únicamente lleva la tracción en uno** y van causando deformidades tipo "lavadero" que con piso mojado se hacen sumamente resbalosos o provocan aún seco que una unidad ligera se salga del camino, adicionalmente rompen el pavimento en diversos puntos debido al "rebote" de 9 ejes consecutivos y el efecto de la suspensión de aire que amortigua el golpe hacia la carga pero "martillea" la superficie del pavimento con mayor violencia que una suspensión de muelles y por último en estos breves comentarios técnicos hemos de mencionarle que con este tipo de unidades en las cuestas de bajada ningún sistema de frenos o varios combinados pueden en una "descolgada" (por falta de experiencia del conductor) detener una combinación T3-S2-R4 o cualquier otra configuración vehicular sobrecargada.

Es normal que los funcionarios públicos y privados todo lo quieran resolver con estadísticas o análisis que favorezcan su postura sobre productividad y economía, el comportamiento del dólar, las importaciones y exportaciones y otros rubros similares, pero deben aceptar que cuando se trata de trabajo físico difícil y riesgoso, los que saben y se exponen son los trabajadores y a ellos que son **los experimentados** es a quien deben preguntar y considerar en serio sus opiniones, como lo hace el Dr. Aaron Dichter Poltolarek, y no como menciona el ignorante (en la materia) periodista del periódico Reforma Sr. Darío Celis Estrada de que al subsecretario de la SCT lo mueven intereses políticos, pretendiendo frenarlo (por encomienda quizás de los usuarios) en lo que en realidad son sus funciones como lo es regular, medir y modernizar al transporte y la infraestructura nacional de caminos y puentes buscando eficiencia en apoyo a la productividad **con el mínimo costo a la Nación y en beneficio principalmente de la seguridad de todos los ciudadanos mexicanos**, estando su responsabilidad por encima de todo tipo de intereses grupales y así se lo hemos demandado todos los ciudadanos que nos dedicamos al subsector de servicios de autotransporte Federal de carga.

En el artículo del Sr. Celis se menciona contratar a un perito (**los únicos en el mundo son los conductores mexicanos más experimentados**) o que se lleven a cabo análisis por el Politécnico, la UNAM o la OCDE, sin percatarse este señor que en ninguna de esas instituciones tienen expertos en conducción de unidades de transporte con excesos de peso y dimensiones y que con conocimientos teóricos académicos o formulitas ingenieriles o "científicas" no resolverán el problema pero si justificaran y apoyarán la postura de quien les aporte mas "estímulos"(\$) para engañar y manipular a las autoridades... y para su mejor comprensión de todas estas manifestaciones, hágase con toda honestidad las siguientes preguntas:

1)- Que organización o representación de transportistas del servicio público Federal de carga apoya la moción de aceptar el sobrepeso?.

ME ATREVO A DECIRLE QUE NINGUNA.

2)- Para cuantas toneladas de carga útil garantizan los fabricantes sus camiones y equipo de arrastre?.

QUE GARANTIZEN LA CAPACIDAD TÉCNICA Y RESISTENCIA ESTRUCTURAL DE TODAS SUS PARTES NO QUE SUPONGAN QUE PUEDEN CON X TONELADAS.

3)- Quiénes son los únicos beneficiados con el exceso de peso?.

SON LOS USUARIOS QUE TRANSPORTAN SUS PRODUCTOS CON EL SPF Y QUE ARGUMENTAN RAZONES DE ECONOMÍA PARA SOBRECARGAR PERO QUE DICHA ECONOMÍA NO LA TRANSMITEN A LOS CIUDADANOS YA QUE EL QUE MENOS A AUMENTADO EL VALOR DE SUS PRODUCTOS EN LOS ÚLTIMOS 15 AÑOS A SIDO DEL 500% Y AL SERVICIO DE TRANSPORTE HABRÍA QUE ANALIZAR CUANTO LE HAN AUMENTADO? (No olvide que desde la desregulación en 1989 los usuarios son los que imponen tarifas y las condiciones, tiempos y equipo con que exigen se les de servicio)

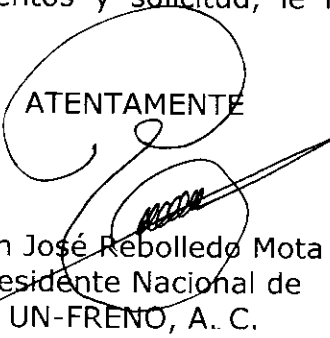
4)- Considera Usted que se justifican todas las muertes, la repercusión social, los daños a la infraestructura y las pérdidas materiales con la falacia de la productividad para encubrir las ambiciones "económicas" de una ínfima minoría de la población que representan **los usuarios del SPF** y que muchos de ellos trabajan para transnacionales y saben perfectamente que en esos países no se permiten estos excesos y aquí por ser un país tercermundista y corrupto, no les importa?

SI USTED ES MEXICANO Y COMO FUNCIONARIO PÚBLICO CUMPLE CON SU RESPONSABILIDAD SIN PROTEGER INTERÉSES DE GRUPOS CON PODER POLÍTICO O ECONOMICO, NO-SOLO **NO DEBE ACEPTAR EL TONELAJE DE CARGA ÚTIL QUE PRETENDEN LOS USUARIOS**, DEBE BUSCAR LA MANERA DE QUE LA CARGA ÚTIL SE APEGUE EN PRIMERA INSTANCIA A LA SEGURIDAD DE LOS CIUDADANOS MEXICANOS Y ESTO, SIMPLEMENTE LO PUEDE LOGRAR CON AUTORIZAR LOS PESOS DE CARGA ÚTIL CON BASE EN LA CAPACIDAD TÉCNICA Y RESISTENCIA ESTRUCTURAL QUE CADA FABRICANTE GARANTIZE EN POR LO MENOS UN AÑO A TODAS LAS PARTES Y COMPONENTES DE LOS CAMIONES Y EQUIPO DE ARRASTRE QUE FABRIQUEN, ARMEN O IMPORTEN.

Por último le informamos que nuestra organización en representación de todos los conductores de autotransporte Federal buscaremos y agotaremos todos los medios y acciones posibles hasta lograr que se acaben estos abusos que cuestan vidas y lesionan gravemente a las familias de nuestros compañeros y es por estos motivos que atentamente le solicitamos que se nos considere e invite a participar como EXPERTOS EN CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS PESADOS a todas las reuniones oficiales donde se traten asuntos relacionados con nuestra actividad y seguridad.

Sin otro particular de momento y agradeciendo de antemano su atenta y positiva respuesta a nuestros planteamientos y solicitud, le reiteramos nuestra más alta consideración y respeto.

ATENTAMENTE


Juan José Rebolledo Mota
Presidente Nacional de
UN-FRENO, A. C.

C.C.P.: - Lic. Vicente Fox Quezada – Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos

- Dr. Aarón Dichter Poltolarek- Subsecretario de Comunicaciones y Transportes
- Lic. Tirso Martínez A.- Presidente de la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga (CANACAR)
- Sr. Elías Dip Ramé – Presidente de la Confederación Nacional de Transportistas Mexicanos (CONATRAM)
- Sr. Javier Altamirano – Presidente de la Asociación Nacional de Transportistas Privados (ANTP)
- Sr. Darío Celis Estrada – Sección de Negocios del Periódico Reforma.