



RIESGOS Y RENDIMIENTOS

Julio Brito A.
@abritoj

Autotransporte de carga, pésima imagen

No hay evento más aparatoso y escandaloso, imán de noticia del día en medios de comunicación, que un accidente de carretera donde participa un tractocamión. Las coberturas fotográficas son de tal magnitud por el volumen del vehículo, que sin investigar más se da por un hecho que el operario —chofer— tuvo la culpa y que hubo fallas mecánicas, en especial se quedó sin frenos. De hecho, lo primero que hacen la Guardia Nacional es asegurar al conductor en calidad de detenido.

“La realidad es muy diferente. Los tractocamiones sólo representan el 7 por ciento de accidentes en carreteras y de ese porcentaje el 43 por ciento es responsabilidad del operario y su unidad; sin embargo, la percepción es que generamos mucho más accidentes de los que en realidad participamos”, dice Alex Theissen, presidente de la Asociación de Transporte Privado.

Este sentimiento popular hizo que durante las reformas a la ley del transporte público federal se aplicara un sistema prescriptivo, en donde se aplicaron medidas estrictas bajo un sistema cerrado en la configuración de los tractocamiones. Recuerdo que la discusión era si se permitían los sistemas fulles —dos cajas de carga— y en qué condiciones.

Daniel Montañez, durante el 7mo. Congreso Nacional de Seguridad Vial

propuso un sistema PBS, que se basa en el desempeño. Por ejemplo, más que regular configuraciones, reglamentar sobre los niveles de tecnología del vehículo y procesos de trabajo de seguridad de las empresas transportistas. “Esto permitiría que las empresas pudieran utilizar las configuraciones de acuerdo al material y mercancía a transportar. No es lo mismo cargas varilla corrugada que ropa o electrodomésticos”.

Alcanzar este nivel en la legislación es difícil en la medida que la población tenga una mala percepción del autotransporte. Ningún legislador se atrevería a soltar las amarras del actual reglamento si no mejora la opinión popular sobre el desempeño del transporte de mercancías, así que no basta las inversiones, los comités de seguridad, la inteligencia artificial, es necesario un cambio de percepción.

Es una tarea difícil, porque como señalara Leonardo Gómez, presidente ejecutivo de la ANTP, “el sector vive dos realidades, dos mundos. Uno con recursos y acceso a las nuevas tecnologías y una gran mayoría de pequeñas empresas y hombre-camión, que su meta diaria es hacer el flete como si fuera el último”.

Se calcula que el 80 por ciento de camiones, unas 750 mil unidades, tiene una vida promedio de 18 años. Todavía circulan camiones Dina o Kenworth de los años 60 y 70. Al año se venden en promedio 35 mil camiones de fábrica, por lo sustituirlos a ese ritmo llevará más de 50 años.



PERIÓDICO	PÁGINA	FECHA	SECCIÓN
CRÓNICA	5	18/08/2023	OPINIÓN

EDUCACIÓN

Banco Santander, que dirige Felipe García, reunirá a más de 120 rectores, líderes universitarios y diversos funcionarios públicos, que se darán cita el viernes 25 de agosto en la Universidad Autónoma de Yucatán para celebrar el Encuentro Nacional de Rectores de Universia 2023, donde analizarán y debatirán cómo implementar en el ámbito nacional las líneas de acción, resultados y perspectivas acordadas en el V Encuentro Internacional de Rectores Universia, para así enriquecer el trabajo de las instituciones educativas en México ●

