



# Doble remolque: ¿prohibir o normar?

Por Onel Ortiz Fragoso\*

**E**l polémico tema de la circulación de los doble remolque asomó nuevamente la nariz en la Cámara de Diputados, a través de la iniciativa de Lorena Piñón y Rubén Moreira, del Grupo Parlamentario del PRI, que pretende prohibir su circulación en territorio nacional.

En términos legislativos, la iniciativa de Piñón y Moreira es sencilla. Simplemente, proponen la creación de un Artículo 51bis a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, que prohíbe la circulación en carreteras y caminos mexicanos a los autotransportes de carga con doble articulación, remolques o semirremolques.

La semana pasada, en San Lázaro corrió la especie que los grupos parlamentarios habían acordado discutir y en su caso, aprobar tres dictámenes: a) la prohibición de la circulación de los transportes de doble remolque; b) la eliminación de las corridas de toros, y c) la utilización del dinero abandonado en cuentas bancarias para la seguridad pública. Los dos primeros aún no pasan. Al tercero, le dispensaron los trámites, lo aprobaron y lo turnaron al Senado.

Hagamos un zoom en el tema de los doble remolque. El asunto es viejo. Por lo menos, durante veinte años el tema se analizó en diversos espacios legislativos, ejecutivos y privados. Resurge virulentamente cuando, lamentablemente, ocurre algún percance carretero que involucra a uno de estos transportes y el número de víctimas mortales es alto. Amaina por un tiempo y vuelve a surgir en el siguiente accidente.

¿Prohibir o regular los doble remolque? Antes de contestar digamos algunas cosas.

La circulación de los transportes de doble remolque son un peligro. La iniciativa de Piñón y Moreira recuerda los riesgos más importantes de la circulación de estos transportes de carga pesada. Entre otras cosas dicen que en México la mayor parte de los accidentes se deben a vehículos de carga, ya sea de semirremolque, remolque o doble remolque. Los últimos causan más de mil 600 accidentes al año y aproximadamente más de mil muertes. Según la ONU México ocupa el séptimo lugar entre los países con más accidentes viales.

Dicen que en 2017, hace cinco años, la OCDE revisó la regulación mexicana del transporte de carga. Concluyó que el transporte de mercancías por vía terrestre es el modo más importante en México en términos de producción, volumen y empleo. Por ejemplo, más de la mitad del valor del comercio internacional de México se realiza por carretera, la mayor parte en la Frontera con Estados Unidos.

El factor humano. El estudio de la OCDE concluyó que la fatiga de los conductores es una causa preponderante de los accidentes. Casi todos los países miembros de las OCDE regulan la cantidad de horas al volante y los tiempos de descanso para los choferes comerciales, pero no existen límites legales sobre tiempo de manejo seguro en México.

Hace cinco años, la OCDE recomendó: A) Aumentar los recursos disponibles para aplicación y verificación del cumplimiento de la regulación. B) Complementar y adoptar, como asunto prioritario, la regulación sobre las horas





de servicio. C) Introducir estándares de emisiones en la regulación para vehículos importados de segunda mano. D) Fundamentar cualquier cambio en los límites de peso y dimensión en evidencia empírica que permita realizar un análisis costo-beneficio sobre los cambios propuestos. En México hay al menos 450 mil unidades de transporte de carga, de los que casi 8 por ciento son camiones de doble remolque, que representan un deterioro progresivo a las carreteras del país.

México permite la circulación de camiones doble remolque de hasta 31 metros de largo, y 75.5 toneladas de peso. ¿Qué ocurre en otras naciones? Canadá establece un límite máximo de 50 toneladas de carga en vehículos de 25 metros de longitud máxima. Alemania, Bélgica, España, Finlandia, Italia y Suiza, de 43 toneladas en vehículos que no rebase los 20 metros de dimensión. Estados Unidos autoriza vehículos de transporte hasta un máximo de 24 metros de largo y 40 toneladas de peso.

Después de estos datos la conclusión resulta evidente: debe eliminarse el uso del transporte de doble remolque, como una condición de seguridad para las personas que viajan en otras unidades y los transeúntes, así como de los mismos operadores de esas unidades. Sin embargo, hay otros elementos que deben considerarse.

¿Qué ocurriría si el Congreso aprueba esta reforma y los doble remolque dejan de circular? Simplemente el sistema de distribución de mercancías colapsaría, porque los costos de transporte subirían y el tiempo de traslado sería mayor, lo que provocaría presiones sobre

los precios de los productos básicos, lo cual en un contexto inflacionario como en el que nos encontramos sería negativo a la economía.

¿Cómo llegamos a esta situación? A principios del siglo XX, México contaba con un sistema ferroviario en expansión. La Revolución Mexicana complicó el sistema. Durante toda la primera mitad del siglo pasado el transporte por ferrocarril fue el preponderante. En los subsecuentes gobiernos postrevolucionario, los ferrocarriles, al igual que otras áreas de la administración pública, fueron presa de la corrupción, la burocracia y el abandono. El gobierno de Carlos Salinas de Gortari y los subsecuentes privatizaron los ferrocarriles. En el contexto del Tratado de Libre Comercio abrazaron el transporte de carga terrestre para conectar al país, con las consecuencias que ahora conocemos.

En estos momentos, sería un error prohibir los camiones doble remolque, pero también sería un error dejarlos como hasta ahora. En lo inmediato, está la aplicación de medidas que hagan más seguro sus circulación. Por ejemplo, la compra de unidad nuevas y el correcto mantenimiento de las existentes; la capacitación y trato adecuado a los operadores, el diseño de rutas, programación de horarios de circulación, entre otros.

En el mediano plazo, mejorar la norma hasta ajustarnos a los parámetros internacionales o por lo menos a lo que ocurre en EU y Canadá; así como, diversificar, el transporte de carga. El fortalecimiento del sistema ferroviario es clave y necesario. Debemos voltear los ojos a los trenes de carga y de pasajeros, particularmente a los eléctricos. Eso pienso yo, ¿usted qué opina? La política es de bronce.

\* @onelortiz

Audio: <https://youtu.be/V1paJEC3jNU>