



EL MANUBRIO

HÉCTOR
ZAMARRÓN

hector.zamarron@milenio.com
@hzamarron

Los dobles remolques
contra la sociedad

El duro enfrentamiento por la aprobación de la reforma eléctrica en la Cámara de Diputados tuvo una lamentable víctima colateral: el freno a cualquier iniciativa procedente del bloque opositor.

Una que estaba lista para ser llevada al pleno con grandes probabilidades de ser aprobada fue la iniciativa para prohibir los dobles remolques en las carreteras mexicanas. Iniciativa presentada por la diputada del PRI Lorena Piñón y el coordinador de ese grupo parlamentario Humberto Moreira, pero fue imposible un acuerdo político para aprobar nada después de esa división de la Cámara en dos bandos.

Esa rencilla política obstaculizó concretar una demanda que lleva más de 15 años.

Los datos hablan por sí mismos, México es un país que tolera en exceso las dimensiones de largo y de peso de los doble remolques, que junto con los vehículos de carga causan más de mil 600 accidentes al año y más de tres muertes al día, lo que pone al país como el número siete con mayor número de accidentes viales en el mundo.

El exceso de peso de los dobles remolques, además, deteriora las carreteras. Y la explotación que algunas empresas hacen de sus choferes pone en riesgo a quiénes circulamos por los caminos de México.

Testimonios sobran, ahí está por ejemplo el de Héctor Gandini, un ciudadano que convirtió el duelo por la muerte de su hijo en fuerza para salvar otras vidas. El conductor de un doble remolque embistió el vehículo en que viajaban sus hijos y le causó la muerte a uno de ellos y dejó malherida a su hija.

Otorgar el perdón a quien mató a un hijo debe ser uno de los actos más difíciles de realizar en la vida, pero cuando la familia de la víctima comprende que esa acción es la obligada porque al final todos terminamos siendo víctimas en un sistema que necesitamos transformar, lo que suelo llamar la sociedad del automóvil, eso se vuelve un acto revolucionario.

Gandini entendió que se requiere transformar al sistema, no castigar al otro conductor, que también es víctima.

¿Y cuál es el sistema en este caso? Las 450 mil unidades de carga que circulan en las carreteras mexicanas, pero en particular los 36 mil dobles remolques que llegan a tener hasta 31 metros de largo y un peso de 75 toneladas, en el mejor de los casos, es decir, cuando respetan los máximos tolerados por la norma vigente, la NOM-012-SCT-2-2017.

La iniciativa de Piñón y Moreira planteaba un plazo de 12 meses para concretar la salida de los dobles remolques, o *fulles*, cómo también se les conoce, del transporte de carga.

Pero, ¿quién se opone a su salida? Pues fácil, las empresas más poderosas del país, aquellas que distribuyen frituras, refrescos, cervezas, el cemento y la comida chatarra. Sustituir ese tipo de transporte puede lograrse con tiempo y decisión. Esas empresas tienen los mejores equipos de logística no solo en México, sino en el mundo, por eso llegan a todas partes.

No lo hacen porque con el pago de un solo chofer transportan casi el doble de carga y no están dispuestas a disminuir su margen de ganancia. Entonces, cabildean para conseguir que el costo de sus utilidades lo pague la sociedad en sangre y víctimas. ¿Hasta cuándo? —

¿Quién se opone a la salida de los dobles remolques? Fácil, las empresas más poderosas del país