



CANACINTRA®

Propuestas Legislativas para reducir la Inseguridad Vial en los caminos de México



CANACINTRA®

AGENDA

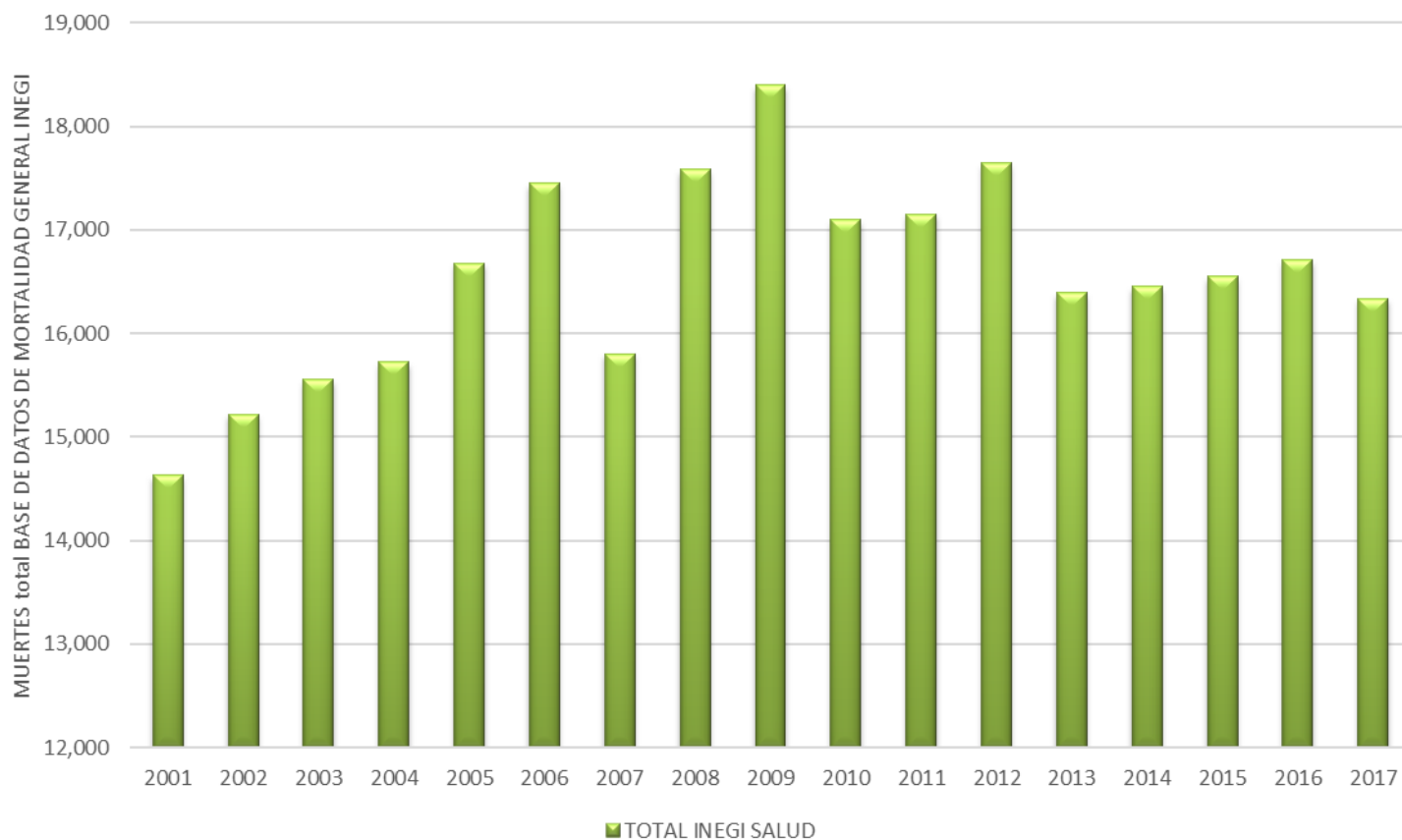
- Consideraciones estadísticas.
- No fue un doble semirremolque.
- Vehículos más seguros.
- Incentivos normativos para que transiten vehículos más seguros



CANACINTRA®

Los accidentes viales causa principal de fallecimientos e incapacidades, con un altísimo costo para la sociedad

MUERTES ACCIDENTES VIALES TOTAL INEGI SALUD



En 6 años (2012 – 2017)

Han fallecido en accidentes viales 100,101¹ personas.

Han resultado lesionadas más de 737,000² personas

El costo al país de estos accidentes viales ha ascendido a \$113,740 millones de dólares, de acuerdo con las premisas de la OCDE

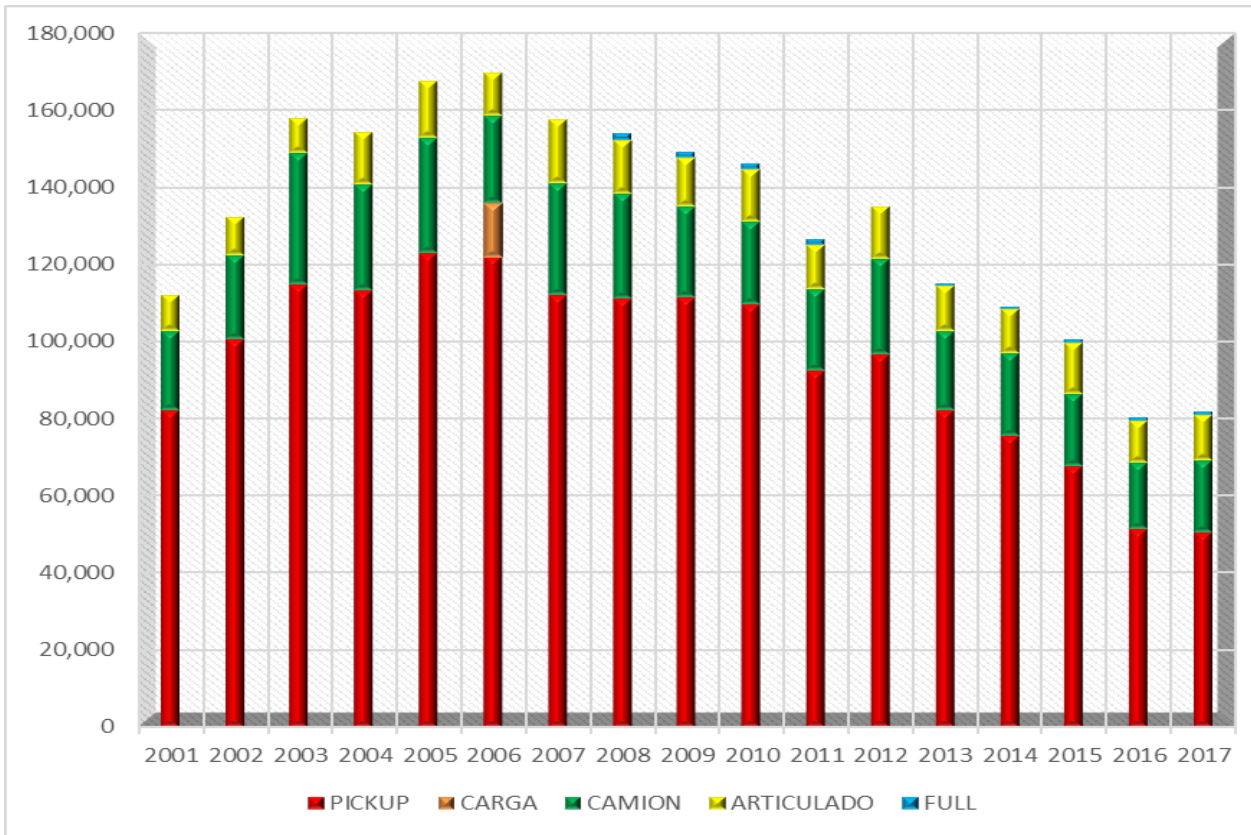
Fuente: 1 INEGI Datos estadísticos de mortalidad general, muertes por transporte
2 CONAPRA 2015 extrapolado a 6 años



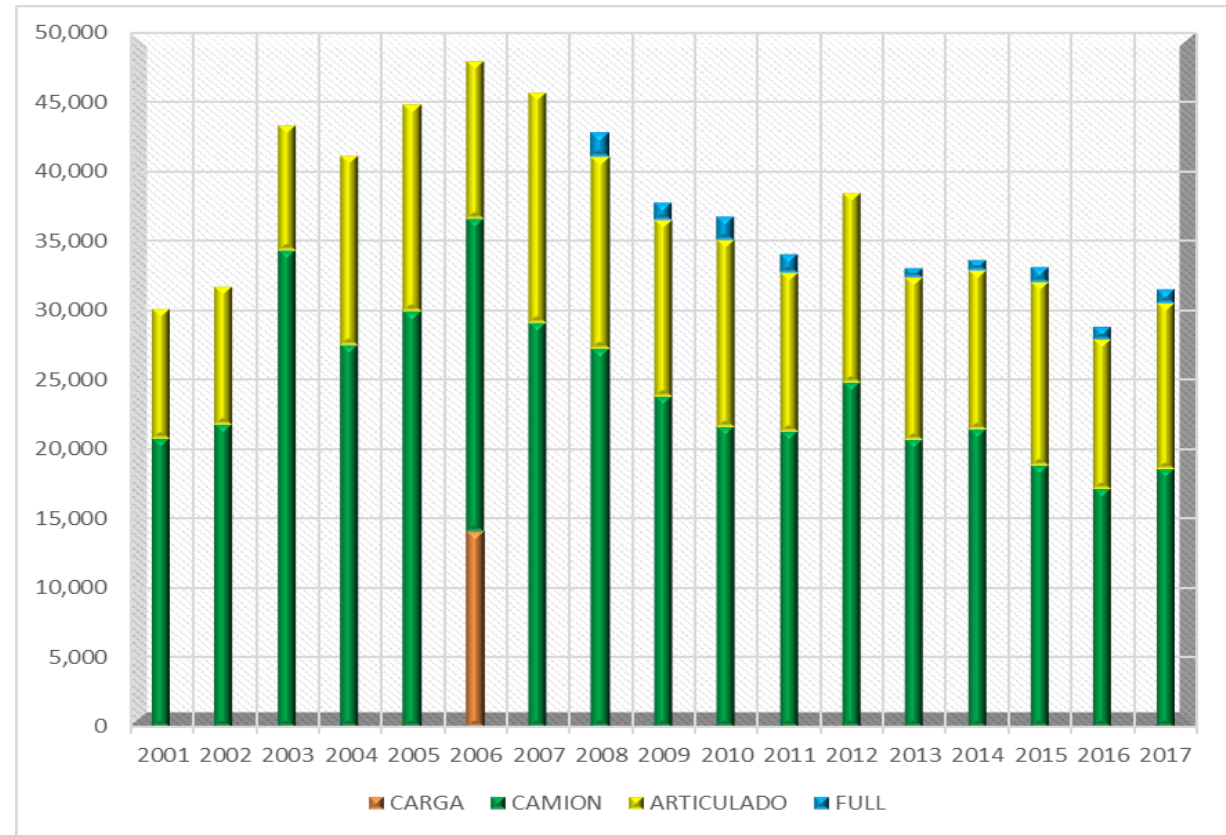
¿De qué tamaño es el problema de los accidentes de vehículos de carga?

CANACINTRA®

En el caso de vehículos pesados ocurre con camiones unitarios y configuraciones con un solo semirremolque. El punto azul son la cantidad de accidentes de dobles remolques.



Carretera y ciudad



Carretera y ciudad eliminando pick ups

Fuentes: Anuario Estadístico IMT 2018; INEGI Datos estadísticos accidentes de tránsito terrestre



CANACINTRA®

7 de noviembre 2018
Fallecen 10 personas y 30 resultan lesionados en un accidente en la autopista Toluca – CDMX a la altura de Puerta Santa Fe, en el que se ve involucrado un tractocamión con semirremolque sencillo.



SIN CONTROL. El tráiler iba a Cuautlilán Icañil, pero chocó en el kilómetro 14.5 de la Autopista México-Toluca, en Santa Fe.

'Fue un horror el accidente'

GERARDO OLIVERA

Un tráiler sin control provocó un trágico ayer, posiblemente contra varios vehículos, mató a 9 personas y dejó al menos 31 lesionados en la Autopista México-Toluca, en la zona de Santa Fe.

El accidente ocurrió alrededor de las 19:00 horas, en el kilómetro 14.5, justo cuando había tráfico lento, en la Alameda de Álvaro Obregón, informaron policías.

De repente una columna de humo y el sonido de vidrios estallados se oyeron a unos metros del centro comercial Patio Santa Fe.

Los testigos vieron cuando un tráiler, que era conducido por Ana, de 41 años de edad, arrolló con vehículos justo en la periferia del puente que lleva a la gloriosa de la Avenida Vasco de Quiroga.

Un automóvil quedó atascado debajo del tráiler y fue embudo varios metros hasta que la cabina del camión se impactó contra el muro de contención.

"Fue un horror el accidente porque el tráiler venía bajando más rápido y los carros los fue golpeando hasta provocar la voladura de algunas que quedaron aplastadas como acordeón", dijo Francisco, un empleado de la zona.

Por lo menos 14 vehículos resultaron afectados,

mientras que la cabina del tráiler quedó aplastada con su chofer y un ayudante.

Patroles de la Secretaría de Seguridad Pública capitalina (SSP), arribaron al lugar y pidieron apoyo de ambulancias.

Los servicios de emergencia trasladaron de 16 heridos, 4 de ellos en helicópteros de la Policía, ya que tenían lesiones graves, y los otros en ambulancias a los hospitales ABC de Santa Fe y a la Cruz Roja de Iturbide.

El accidente dejó una escena de destrucción en un diámetro de 250 metros, en dirección a la Avenida Constituyentes.

"Era necesario que los Glóforos bajaran por las personas que estaban más delicadas, fue una maniobra de riesgo por los cables y anuncios espectaculares que están a la orilla de la pista", dijo un paramédico de la Cruz Roja.

El fincar de la SSP, Raymundo Collin, confirmó la muerte en el lugar de ocho personas y un la Cruz Roja un más.

La conductora del tráiler, que transportaba productos de limpieza, fue detenida y trasladada a la Ministerio Público, donde se le investiga por el accidente, en el que fallecieron 8 hombres y una mujer, informó anoche la Procuraduría de Justicia (PJ).



Los automóviles fueron embestidos, alrededor de las 19:00 horas de ayer.



Cameras del CS captaron el recorrido del vehículo de carga.

NO fue un doble remolque



Relación entre el tipo de vehículo y el número de lesionados y fallecidos en caminos de jurisdicción federal 2010 a 2016

CANACINTRA®

Impacto vehicular en accidentes en caminos federales 2010 a 2016

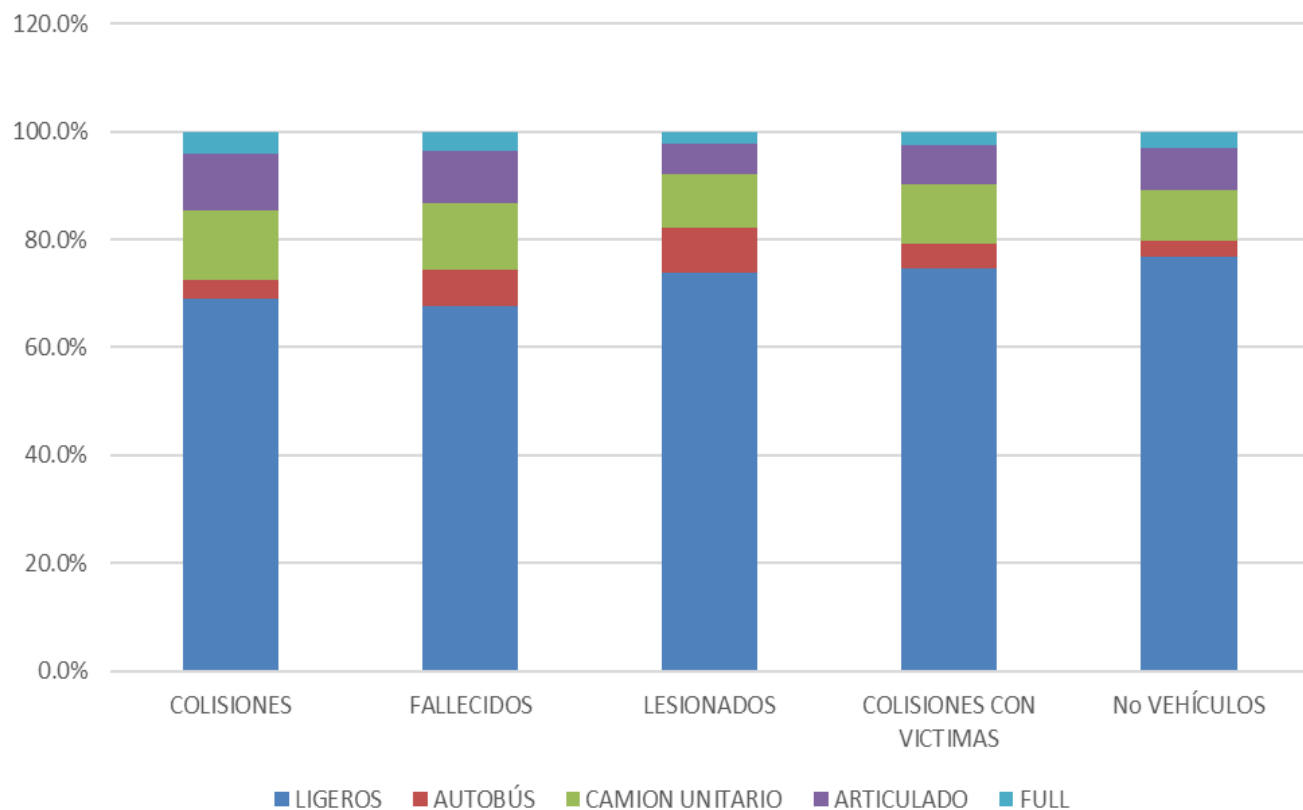


Tabla 2.1
Saldo de siniestralidad de 2010 a 2016

Año	Saldo	Ligeros	Autobús	Camión unitario	Tracto camión		Total
					Articulado	Doble articulado	
2010	Colisiones	19 517	949	2 804	2 878	1 093	27 241
	Fallecidos	3 288	313	514	521	186	4 822
	Lesionados	21 253	2 193	2 165	1 730	588	27 929
	Colisiones con víctimas	11 020	621	1 299	1 106	354	14 400
	N° de vehículos	33 493	1 104	3 220	3 284	1 303	42 404
2011	Colisiones	17 931	930	2 959	2 193	843	24 856
	Fallecidos	3 144	272	510	334	117	4 377
	Lesionados	19 276	2 028	2 497	1 263	572	25 636
	Colisiones con víctimas	10 135	622	1 347	832	264	13 200
	N° de vehículos	30 205	1 073	3 365	2 510	1 009	38 162
2012	Colisiones	17 310	875	3 054	2 100	810	24 149
	Fallecidos	3 149	332	542	388	137	4 548
	Lesionados	18 270	2 002	2 390	1 236	462	24 360
	Colisiones con víctimas	9 823	580	1 408	792	265	12 868
	N° de vehículos	29 195	995	3 533	2 383	947	37 053
2013	Colisiones	14 740	750	3 439	2 234	834	21 997
	Fallecidos	2 513	229	504	332	108	3 686
	Lesionados	14 982	1 511	2 352	1 114	381	20 340
	Colisiones con víctimas	8 332	477	1 465	784	238	11 296
	N° de vehículos	25 786	881	3 870	2 601	978	34 116
2014	Colisiones	11 946	689	3 097	1 634	641	18 007
	Fallecidos	2 511	252	629	292	100	3 784
	Lesionados	12 680	1 424	2 247	841	310	17 502
	Colisiones con víctimas	7 056	468	1 396	591	196	9 707
	N° de vehículos	21 330	801	3 560	1 864	772	28 327
2015	Colisiones	11 344	630	1 984	2 363	920	17 241
	Fallecidos	2 328	276	392	353	197	3 546
	Lesionados	11 485	1 320	1 508	1 041	373	15 727
	Colisiones con víctimas	6 491	417	913	781	280	8 882
	N° de vehículos	20 289	739	2 307	2 740	1 111	27 186
2016	Colisiones	7 797	527	1 502	1 916	825	12 567
	Fallecidos	2 086	269	384	483	154	3 376
	Lesionados	7 513	1 214	1 128	956	364	11 175
	Colisiones con víctimas	4 499	355	725	715	263	6 557
	N° de vehículos	14 842	655	1 740	2 268	982	20 487
Total	Colisiones	100 585	5 350	18 839	15 318	5 966	146 058
	Fallecidos	19 019	1 943	3 475	2 703	999	28 139
	Lesionados	105 459	11 692	14 287	8 181	3 050	142 669
	Colisiones con víctimas	57 356	3 540	8 553	5 601	1 860	76 910
	N° de vehículos	175 140	6 248	21 595	17 650	7 102	227 735

Fuente: elaborado con información propia

Fuente: Correlación entre la Composición Vehicular y los Accidentes en la Red Carretera Federal, durante el Período 2006-2016, Fase I. Publicación Técnica 529 IMT 2018



CANACINTRA®

Proponemos:

- Hacer cambios en la legislación existente y / o proponer una nueva legislación que haga existir a una agencia, dependencia o grupo colegiado con la responsabilidad del análisis de hechos de tránsito relevantes con el objetivo de encontrar las diferentes causas del hecho y proponer acciones de cambio que prevengan su recurrencia.



CANACINTRA®

Vehículos más Seguros. Claridad en las atribuciones normativas

Las NOM que ha publicado la SCT sobre remolques y semirremolques no requiere de ser verificada por la autoridad o por un organismo de certificación independiente, aduciendo a falta de atribuciones para hacerlo.

La Ley Federal sobre Metrología y Normalización en su artículo 40 fracción XVI establece la necesidad de emitir normas sobre vehículos.

En el artículo 39 de esa misma LFMN se establecen las atribuciones de la Secretaría de Economía, no incluyendo la fracción XVI del artículo 40.

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal en su artículo 5 fracción VI establece la atribución a la SCT para emitir NOMs sobre vehículos, sin embargo en el cuerpo de la Ley sólo se mencionan normas respecto a las condiciones físico mecánicas de los vehículos ya en circulación y no se mencionan las normas de especificaciones de seguridad que han de cumplir los vehículos nuevos.

La Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 51 fracción IV da atribuciones a la SCT para ordenar inspecciones en las fábricas de vehículos, sin embargo no menciona que sea en base a normas de especificaciones de seguridad que han de cumplir.



Proponemos:

- Actualizar la legislación y regulación en materia de normalización de especificaciones de seguridad de los vehículos nuevos haciendo reformas a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal en sus artículos 5 fracción VI, 35 y 56; a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal para que quede clara la atribución de la SCT para regular, vigilar y sancionar la producción e importación de vehículos de transporte terrestre y sus componentes en materia de especificaciones de seguridad.
- Un exhorto a la SCT para verificar la veracidad de las Constancias de Cumplimiento de la NOM-035-SCT-2 y de otras de vehículos, de tal forma que sólo los vehículos que cumplan con la normatividad puedan ser emplacados.
- Un exhorto a la SCT para la emisión de la normatividad faltante sobre vehículos de autotransporte federal y condiciones seguras de tránsito de vehículos de autotransporte federal.



Cambios en el peso máximo permitido en la NOM-012-SCT-2 para las dos configuraciones vehiculares más comunes.

CONFIGURACIÓN	1997		2008		2014		2017		2019	
	BASE	DIF	BASE	DIF	BASE	DIF	BASE	DIF	BASE	DIF
T3-S2	44.0	49.0	41.5	46.5	46.5		46.5		46.5	46.5
T3-S2-R4	66.5	81.5	66.5	80.0	66.5	75.5		75.5		75.5

La eliminación de los incentivos de peso a cambio de transitar con especificaciones de seguridad más allá de las normalizadas o de las básicas establecidas en una NOM-012 precedente complicará la modernización de los vehículos de autotransporte.



CANACINTRA®

Tendencias en Peso y Dimensiones en los países de la OCDE



Estudio Publicado por el ITF, dependiente de la OCDE en febrero de este año.

El la mayoría de los países de la OCDE el peso y las dimensiones de los vehículos han estado creciendo, por ejemplo en Holanda las dimensiones han crecido 35% y el peso 50%. En Australia al full se le permiten hasta 85 ton de PBV, por todos los caminos.

Los países desarrollados controlan el cumplimiento de las reglas de transporte por medio de pesaje en movimiento y telemetría.

Las grandes configuraciones vehiculares son las más seguras en sus respectivos países.

High Capacity Transport
Towards Efficient, Safe and Sustainable Road Freight



Case-Specific Policy Analysis



Proponemos :

- Hacer cambios en la legislación existente para que en las revisiones de las normas, así como en la emisión de nuevas normas, se incluyan capítulos de incentivos que hagan atractiva la inversión por parte de los sujetos obligados en mayores especificaciones de seguridad en los asuntos normados.
- Hacer cambios en la legislación existente para que la autoridad competente pueda controlar el cumplimiento de la regulación mediante aplicaciones tecnológicas, sin la necesidad de tener a una persona presente en el lugar del incumplimiento de la regulación.

CONCLUSIONES.



Juntos,
podemos
salvar millones
de vidas

- El Poder Legislativo debe enfocar sus modificaciones de Ley con visión de largo plazo, buscando el mejorar la seguridad en los caminos, mejorar del medio ambiente e impulsar la competitividad.
- TODAS las configuraciones vehiculares deben cumplir con regulaciones de seguridad.
- Valorar las implicaciones de seguridad vial, emisiones contaminantes, cuidado de la infraestructura, congestionamiento de tránsito y competitividad al evaluar las configuraciones vehiculares.
- Coincidir con las tendencias mundiales en cuanto a configuraciones vehiculares.
- Revisar la legislación conforme lo propuesto en esta presentación.
- Exhortar a la SCT y a la Policía Federal para que hagan cumplir las leyes, reglamentos y normas relacionadas con el autotransporte para seguridad de todos los usuarios.



CANACINTRA®

RESUMEN DE PROPUESTAS AL PODER LEGISLATIVO

- Hacer cambios en la legislación existente y / o proponer una nueva legislación que haga existir a una agencia, dependencia o grupo colegiado con la responsabilidad del análisis de hechos de tránsito relevantes con el objetivo de encontrar las diferentes causas del hecho y proponer acciones de cambio que prevengan su recurrencia.
- Actualizar la legislación y regulación en materia de normalización de especificaciones de seguridad de los vehículos nuevos haciendo reformas a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal en sus artículos 5 fracción VI, 35 y 56; a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal para que quede clara la atribución de la SCT para regular, vigilar y sancionar la producción e importación de vehículos de transporte terrestre y sus componentes en materia de especificaciones de seguridad.
- Un exhorto a la SCT para verificar la veracidad de las Constancias de Cumplimiento de la NOM-035-SCT-2 y de otras de vehículos, de tal forma que sólo los vehículos que cumplan con la normatividad puedan ser emplacados.



CANACINTRA®

RESUMEN DE PROPUESTAS AL PODER LEGISLATIVO

- Un exhorto a la SCT para la emisión de la normatividad faltante sobre vehículos de autotransporte federal y condiciones seguras de tránsito de vehículos de autotransporte federal.
- Hacer cambios en la legislación existente para que en las revisiones de las normas, así como en la emisión de nuevas normas, se incluyan capítulos de incentivos que hagan atractiva la inversión por parte de los sujetos obligados en mayores especificaciones de seguridad en los asuntos normados.
- Hacer cambios en la legislación existente para que la autoridad competente pueda controlar el cumplimiento de la regulación mediante aplicaciones tecnológicas, sin la necesidad de tener a una persona presente en el lugar del incumplimiento de la regulación.



CANACINTRA®

GRACIAS

Ing. Salvador de Jesús Saavedra Ceballos
Presidente. Rama Industria 105
Fabricantes de Remolques y Semirremolques